LIBRARY
30 MAR 1963
STATE LEGISLATURE, MADRAS

THE MADRAS LEGISLATIVE ASSEMBLY.

Tuesday, 22nd March 1960.

The House met in the Assembly Chamber, Fort St. George, at half past eight of the clock, Mr. Speaker (THE HON. DR. U. KRISHNA RAU) in the Chair.

I.—QUESTIONS AND ANSWERS

STARRED QUESTIONS.

English as medium of instruction in Colleges

S.N. Q. No. 6.—SRI A. A. RASHEED : Will the Hon. the Minister for Finance be pleased to state whether the attention of the Government has been drawn to a statement by Dr. C. D. Deshmukh, Chairman of the University Grants Commission, that English should be retained in Universities as medium of world thought?

THE HON. SRI C. SUBRAMANIAM: The Government are aware of the statement.

SRI A. A. RASHEED : Sir, May I know whether the Government agree with the view expressed by Dr. C. D. Deshmukh?

THE HON. SRI C. SUBRAMANIAM : I do not know whether I should accept the suggestion of 'Expert Advice or Expert view'. The hon. Member, I hope, already knows the policy of the Government with regard to the introduction of the regional language.

MR. SPEAKER : Further, the Question Hour is meant to elicit information from the Government on the question and not asking the Government to give their opinion. The Question Hour should not be made use of for the purpose of asking for the policy of the Government or what they think about a particular matter. The Hon. Members are entitled to ask questions on facts and not on the policy of the Government.

SRI N. K. PALANISAMI : தமிழ் மொழிதான் போதனா மொழியாக இருக்க வேண்டும் என்பதில் எந்த விதமான ஆட்சேபணையும் இல்லை. இப்போது நாம் இருக்கும் நிலையில், நாடு இன்னும் முன்னேற்றம் அடையாது இருக்கும்போது தமிழில் போதிப்பது உகந்ததா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

THE HON. SRI C. SUBRAMANIAM : நாடு முன்னேறுவதற்கு ஏதோ ஒரு அன்னிய மொழிதான் இருக்க வேண்டும் என்று சொல்வதை நான் ஒத்துக்கொள்வதற்கில்லை. எந்த மொழியின் மூலமாக பாடம் சொல்லிக்கொடுத்தால் அறிவு வளர்ச்சி அடையுமோ, அந்த மொழியின் மூலமாக பாடம் சொல்லிக் கொடுக்க வேண்டுமென்ற முடிவிற்கு வந்தோம். ஆங்கிலத்தில் சொல்லிக் கொடுப்பதில் பல கஷ்டங்கள் இருக்கின்றன. ஆகவே தாய்மொழியில் போதிப்பது மிகவும் அவசியம் என்று கருதுகிறோம்.

Sri A. VEDARATHNAM : இப்பொழுது நிலவி வரும் அபிப்பிராயத்தைப் பார்த்தால் கல்லூரிகளிலே ஆங்கிலத்தை அடியோடு எடுத்து விடுவார்களோ என்ற சந்தேகம் இருக்கிறது. தமிழில் பாடங்கள் போதிக்கும்போது ஆங்கிலமும் நீடித்து இருக்குமா என்று அறிய விரும்புகிறேன்?

The Hon. Sri C. SUBRAMANIAM : குற்றம் குறை கூற வேண்டுமென்று சொல்லுகிறார்கள். ஆங்கிலம் ஒரு பாடமாக தனி மொழியாக தொடர்ந்து சொல்லிக்கொடுக்கப்படும். அப்பொழுது ஒதுக்கப்பட்டிருக்கிற நேரத்தைவிட இன்னும் கொஞ்சம் அதிகமான நேரம் ஒதுக்கப்படும்.

Sri A. A. RASHEED : Sir, will the Government await the result of the experiment of introduction of Tamil in Coimbatore College before introducing the same as medium of instruction in other colleges?

The Hon. Sri C. SUBRAMANIAM : The hon. Member is already aware that Tamil will be introduced in other Colleges only from 1963–64. Therefore, there are three more years available before which we can assess the result.

Sri V. K. KRISHNAMURTHY : தமிழ் பாடமொழி ஆவதுபற்றி பரிசீலிக்க வேண்டிய அவசியம் இல்லை. ஏனென்றால் இதற்கு முன்னால் பல முயற்சிகள் எடுத்துக்கொண்டு அதன் மூலம் வெற்றி கண்டிருக்கிறார்கள். ஆகவே அரசாங்கம் இதை விரைவில் கொண்டுவருவதற்கு என்ன நடவடிக்கை எடுத்துக் கொண்டிருக்கிறார்கள் ?

The Hon. Sri C. SUBRAMANIAM : தேஷ்முக்காக இருந்தாலும் சரி வேறு யாராவது இருந்தாலும் சரி தாய் மொழியில்தான் பாடம் கற்றுக்கொடுக்க வேண்டும் என்பதில் யாருக்கும் கருத்து வேற்றுமை கிடையாது. எல்லோரும் என்ன சொல்லுகிறார்கள் என்றால் போதுமான அளவு தயார் செய்துகொள்ள வேண்டுமென்று சொல்லுகிறார்கள். மூன்று வருஷ காலத்தில் போதுமான அளவு தயார் செய்துகொண்டிருக்கிறதா என்பதுதான் பிரச்னை. தாய்மொழியில் பாடம் கற்றுக்கொடுப்பதில் கருத்து வேற்றுமை கிடையாது.

Sri K. ANBAZHAGAN : பொது மக்களின் கருத்துக்களை பிரதிபலிக்கக்கூடிய சட்ட மன்றத்தின் கட்சித் தலைவர்களின் பொறுப்பான கருத்துக்களை, படிப்பிக்கும் மொழியைப் பொறுத்தவரை, பல்கலைக் கழகம் ஏற்றுக்கொண்டிருக்கிறதா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

Thh Hon. Sri C. SUBRAMANIAM : சர்வகலாசாலைக்கும் நமக்கும் கருத்து வேற்றுமை இருப்பதாகத் தெரியவில்லை. அவர்கள் தமிழ் போதனை மொழியாக அமைய வேண்டும் என்பதை ஏற்றுக் கொண்டிருக்கிறார்கள். அவர்கள் சொல்லுவதெல்லாம் போதிய அளவு தயார் செய்துகொண்டுதான் இதில் இறங்க வேண்டும் என்பது. இதிலே தான் சர்க்கார் ஈடுபட்டிருக்கிறது.

Sri S. LAZAR : Sir, May I know the special advantages that will accrue to the students, who switch over from English to Tamil?

The Hon. Sri C. SUBRAMANIAM : Sir, it is late in the day to advert to that question. I would request the hon. Member to go through the various literature on the subject.

Mr. SPEAKER : Not only that, it is a big question to be dealt with by way of an answer to an interpellation.

12nd March 1960]

SRI A. A. RASHEED : Do the Government think they have enough facilities to introduce Tamil at this juncture?

THE HON. SRI C. SUBRAMANIAM : The hon. Members are completely under the misapprehension that I am taking steps without reference to the University. I would like to explain to the hon. Member that even now the University Rules provide for the teaching on any subject through the medium of Tamil or any other regional language and there is no bar. The only thing is sufficient books should be available and it is for the University to decide whether sufficient books are available or not. It is not as if I am taking any step which is contrary to the existing rules of the University. I am strictly adhering to the existing rules of the University. I have not come before the House to amend the University Act or the University Rules.

Co-operative tannery at Polur

* **499 Q.—SRI S. M. ANNAMALAI** : கனம் உள் விவகார அமைச்சர் அவர்கள் தயவு செய்து கீழ்க்கண்ட கேள்விக்கு பதிலளிப்பாரா—

வட ஆற்காடு மாவட்டம் போளூரில் கூட்டுறவு தோல் பதனிடும் தொழிற்சாலை ஆரம்பிக்கும் திட்டம் எந்த நிலையில் உள்ளது ?

THE HON. SRI M. BHAKTAVATSALAM : There is no proposal to start a Tanners' Co-operative Society in Polur taluk, North Arcot district. The Government have, however, sanctioned the establishment of a Village Model Tannery in Chetpet Block, Polur taluk, in February 1960.

SRI S. M. ANNAMALAI : சமுதாய நல திட்டத்தில் இருக்கக் கூடிய அதிகாரிகள் சிபார்சு செய்தும்கூட சர்க்காரில் பணம் இல்லை என்று அந்த ஸ்கீமை நிறுத்தி விட்டார்கள். ஆகவே இதை இந்த ஆண்டு வரவு செலவு திட்டத்திலே சேர்த்து நிறைவேற்றுவார்களா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

THE HON. SRI M. BHAKTAVATSALAM : நான் விடை அளிக்கும்போது கனம் அங்கத்தினர் அவர்கள் கவனிக்கவில்லை. டிசெம்பர் 59-ல் ஒரு வில்லேஜ் மாடல் டானெரி அருந்ததி பாளையத்தில் ஆரம்பிக்க சாங்ஷன் செய்திருக்கிறது. அதற்காக 26 ஆயிரம் ரூபாய் ஒதுக்கப்பட்டிருக்கிறது. பதினெட்டு ஆயிரம் அகில இந்திய கிராமக் கைத்தொழிலில் இருந்தும், எட்டு ஆயிரம் ராஜ்ய நிதியில் இருந்தும் சாங்ஷன் செய்து திட்டத்தை நிறைவேற்றியிருக்கிறோம்.

Playgrounds

* 500 Q.—SRI S. LAZAR : Will the Hon. the Minister for Finance be pleased to state—

(*a*) whether the Union Government have come forward to assist Primary and Secondary Educational Institutions in the State that are not provided with adequate playgrounds;

(*b*) the nature of assistance offered;

(*c*) whether the State Government have asked for its full quota ; and

(*d*) whether the State Government have submitted all particulars asked for by the Union Government?

[22nd March 1960

THE HON. SRI C. SUBRAMANIAM : (*a*) Yes, Sir;

(*b*) to (*d*) The Government of India have sanctioned a sum of Rs. 72,500 towards provision of playgrounds for schools in the current year. Proposals to utilise the quota in full are under examination by the State Government.

Works entrusted to the Co-operative Societies

*** 501 Q.—SRI P. G. MANICKAM** : கனம் பொது மராமத்து அமைச்சர் அவர்கள் தயவு செய்து கீழ்க்கண்ட கேள்விகளுக்கு பதிலளிப்பாரா—

(அ) காண்ட்ராக்ட் முறைப்படி. டெண்டர் கோராமல் என்னென்ன வேலைகள் கூட்டுறவு ஸ்தாபனங்களுக்கும் பொது மக்களுக்கும் செய்வதற்கு விடப்படும் ?

(ஆ) எவ்வளவு ரூபாய் பெறுமான வேலைகளை கூட்டுறவு ஸ்தாபனங்களும், பொது மக்களும் செய்வதற்கு சர்க்கார் அங்கீகாரம் அளித்துள்ளனர் ?

THE HON. SRI P. KAKKAN : (*a*) & (*b*) The attention of the Member is invited to the paper[a] placed on the table of the House.

SRI P. G. MANICKAM : தற்போது பஞ்சாயத்து ராஜ்யம் என்ற முறையில் நம் நாடு முன்னேறிக்கொண்டிருக்கும் நேரத்தில் பஞ்சாயத்துக்களுக்கு இந்த மாதிரி வேலைகள் கொடுப்பதற்கு சட்டத்தையாவது திருத்த ஆவன செய்வார்களா ?

THE HON. SRI. P. KAKKAN : கிராமங்களில் சமுதாய நல திட்டத்தின் கீழும், தேசிய அபிவிருத்தி திட்டத்தின் கீழும் வேலைகள் நடக்கின்ற இடங்களில் கிராமக்கமிட்டிகளை அமைத்து சிறிய நீர்ப்பாசனம் ஏற்படுத்த முன் வந்தால் அவர்களுக்கு ரூ. 7,500 வரைக்கும் கொடுக்கலாம் என்று ஏற்பாடு செய்யப்பட்டிருக்கிறது.

Improvement of scarcity areas

* 502 *Q.*—SRI N. K. PALANISAMI : Will the Hon. the Minister for Finance be pleased to state—

(*a*) whether the Government have received any grant from the Centre under the programme of permanent improvement of scarcity areas; and

(*b*) how the amount is distributed?

THE HON. SRI C. SUBRAMANIAM : (*a*) This Government have not received any *grant* assistance from the Centre for this scheme. They receive only *loan* assistance.

(*b*) A statement[b] showing the details is placed on the table of the House.

SRI N. K. PALANISAMI : May I know the reasons for the Government giving priority to delta areas which have already been developed and abandoning the non-delta areas where there is water scarcity?

THE HON. SRI C. SUBRAMANIAM : The hon. Member's question itself is whether there is a programme of permanent improvement of the scarcity areas of the State and I have given

[a] Printed as Appendix I on pages 266–267 infra.

[b] Printed as Appendix II on pages 267–268 infra.

22nd March 1960]

figures to show that Rs. 590 lakhs have been spent for the purpose of developing the scarcity areas. I do not know wherefrom the hon. Member gets the idea of scarcity areas being abandoned.

Tamil Development and Research Council

* 503 *Q.*—SRI T. S. RAMASWAMI: Will the Hon. the Minister for Finance be pleased to state—

(*a*) the nature of work done by the Tamil Development and Research Council for the development of Tamil since its inception;

(*b*) whether this Council is taking any steps to bring out text-books in regional languages for the use of college students; and

(*c*) if so, the details thereof?

THE HON. SRI C. SUBRAMANIAM: (*a*) *to* (*c*) A note [a] on the progress of work of the Tamil Development and Research Council is placed on the Table of the House.

The hon. Member Sri A. A. Rasheed may get an idea from this of the efforts made in the preparation of text-books.

SRI S. M. ANNAMALAI: மேஜை மீது வைக்கப்பட்டுள்ள அறிக்கை பெரிதாயிருக்கிறது. அதை வேண்டுமானல் நாளைக்கு எடுத்துக்கொள்ளலாம்.

MR. SPEAKER: கனம் அங்கத்தினர் உப கேள்வி கேட்டால், தெரிந்து போய்விடும்.

SRI T. S. RAMASWAMI: The question may be taken up tomorrow, Sir.

MR. SPEAKER: I have no objection.

Kundah Hydel Project

*504 *Q.*—SRI A. A. RASHEED: Will the Hon. the Minister for Electricity be pleased to state the present stage of the Kundah Hydel Project?

THE HON. SRI V. RAMAIAH: The first generating unit of 20,000 KW. in Power House No. I will be commissioned on the 25th March 1960. The second generating unit of 20,000 KW. in Power House No. I, and all the four generating units of 35,000 KW. each in Power House No. II are expected to be commissioned, as and when each generator is ready, during the course of the year 1960–61. The progress is according to schedule.

SRI A. A. RASHEED: Will the Hon. Minister assure the House that there will not be any power cut during this summer because of the commissioning of the first generator?

THE HON. SRI V. RAMAIAH: The hon. Member may put a separate question.

SRI S. NAGARAJA MONIGAR: தொழிலாளர்கள் குறைகள் என்று சொல்லிக்கொண்டு சில கட்சிகள் புகுந்து வேலை செய்து, வேலை நிறுத்தம் போன்றவை செய்ததன் காரணமாக அதை முடிக்க வேண்டிய தேதி சற்று தள்ளிப்போடப்பட்டதா? அப்படியானல் எந்தெந்த கட்சிகள் அந்த கைங்கரியத்தில் ஈடுபட்டன?

MR. SPEAKER: The question is out of order.

[a] Printed as Appendix III on pages 268–280 infra.

[22nd March 1960

SRI M. KALYANASUNDARAM : 25-ம் தேதி அன்று பிரதம மந்திரி அவர்கள் வந்து இதை ஆரம்பித்து வைக்க இருப்பதாகச் சொன்னார்கள். இதை ஆரம்பித்த பின்பு எவ்வளவு நாட்கள் ஓடுவதற்குள்ள தண்ணீர் வசதி அந்த நீர்த்தேக்கத்தில் இருக்கிறது ? அதனால் எவ்வளவு மின்சார உற்பத்தி அதிகரிக்கும் ? அப்படியிருக்கையில் மின்சார வெட்டு ஏற்படுத்த நேருமென்று சீப் என்ஜினியர் சுற்றறிக்கை விட்டிருப்பது அமைச்சர் அவர்களின் கவனத்திற்கு வந்ததா ?

THE HON. SRI V. RAMAIAH : 25-ம் தேதி ஆரம்பமாகக்கூடிய அந்த விழா பற்றி அரசாங்கத்திற்கு நன்கு தெரியும். நீர்த்தேக்கத்தில் போதுமான தண்ணீர் இல்லை. ஆனால் நீலகிரிப் பகுதியைப் பொறுத்த வரையில் எந்த நிமிடத்திலும் நல்ல மழை பெய்யும் என்ற நம்பிக்கை நமக்கு இருப்பதால் ஒரு மழை பெய்துவிட்டால் உடனே நீர்த் தேக்கத்தில் தண்ணீர் வந்துவிடும் என்ற நம்பிக்கையால் நாம் போட்ட திட்டப்படி 25-ம் தேதி அன்று முதல் யூனிட்டை ஆரம்பித்து வைக்கவேண்டுமென்று முயற்சி எடுத்துக் கொண்டிருக்கிறோம். இன்றுள்ள நிலையில் அந்த யூனிட் ஆரம்பமானவுடன் போதுமான அளவு மின்சார சக்தி உற்பத்தி செய்யும் என்று சொல்வதற்கில்லை. ஆனால் நீர்த்தேக்கத்தில் போதுமான தண்ணீர் வந்துவிட்டால் 20,000 கிலோ வாட்ஸ் சக்தி உற்பத்தி செய்யும்.

SRI M. KALYANASUNDARAM : திட்டம் போட்டபடி நிறைவேற்றுவதாகச் சொன்னார்கள். 25-ம் தேதி அதை ஆரம்பிக்க வேண்டுமென்பதற்காக மாமூலாக வர வேண்டிய டன்னல்பூர்த்தியாகாது இருக்கும்போது பக்கத்திலுள்ள ஓடைகளிலிருந்து தண்ணீர் பம்ப் செய்து விழாவை நடத்தப் போவது உண்மையா ?

THE HON. SRI V. RAMAIAH : டன்னல் வேலை பூர்த்தியாகவில்லை என்பதற்காக பக்கத்திலுள்ள ஓடையிலிருந்து தண்ணீர் பம்ப் செய்யவில்லை. போதுமான தண்ணீர் நீர்த்தேக்கத்தில் இல்லை என்பதால் குறிப்பிட்ட தேதியில் ஆரம்ப விழா வைக்க வேண்டுமென்பதற்காக தண்ணீர் பம்ப் செய்து அந்த மெஷினை ஓட்ட முடிவு செய்யப்பட்டிருக்கிறது.

SRI S. . ANNAMALAI : அமைச்சர் அவர்கள் மதுரையில் வைத்து சொல்லியிருக்கிறார்கள், மின்சார •வெட்டு வருமென்று. குந்தா மின்சார திட்டம் பர்ஸ்ட் ஜெனரேட்டர் சார்ஜ் செய்த பின்னரும் கட் வருமானால், எந்த அளவு வரும் ? எப்பொழுதிலிருந்து ?

THE HON. SRI V. RAMAIAH : அங்கத்தினர் சொல்வது சரியல்ல. மின்சார வெட்டு வரும் என்று நான் எந்த யிடத்திலும் சொல்லவில்லை.

SRI M. KALYANASUNDARAM : டன்னல் இன்னும் பூர்த்தியாகவில்லை. நீர்த்தேக்கத்தில் தண்ணீர் இல்லை. ஆகவே வேறு இடத்திலிருந்து பம்ப் செய்யப்படும்போது அதனால் அதிகப்படியாக ஆகும் செலவு கிட்டத்தட்ட இரண்டு லட்சமாகும் என்று கேள்விப்படுகிறேன். அப்படி அதிகப்படிச் செலவு செய்தாவது 25-ம் தேதி அன்றே ஆரம்பிக்க வேண்டிய அவசியம் என்ன ? அது, பத்து மணி நேரம் கூட ஓடாது என்று கேள்விப்படுகிறேன். அப்படியிருக்க அப்படி அவசரப்பட்டு அதை ஆரம்பிக்க வேண்டிய காரணமென்ன ?

THE HON. SRI V. RAMAIAH : எனக்கு இருக்கக்கூடிய தகவல், அதிகாரிகள் சொல்லியிருக்கக் கூடியது, நீர்த்தேக்கத்தில் போதுமான தண்ணீர் இல்லாத காரணத்தால்தான் நாம் ஓரளவுக்கு நீர்த்தேக்கத்திற்கு தண்ணீர் எடுத்து அந்த விழாவை நடத்த வேண்டுமென்று முடிவு செய்யப்பட்டிருக்கிறது. எனது தகவல்படி, நீர்த்தேக்கத்தில் தண்ணீர் வந்தவுடனே முதல் யூனிட் திருப்திகரமான வேலை செய்யும் என்பதில் சந்தேகமில்லை. விழா நடத்த வேண்டும், அதோடு வேலை முடிந்து விட்டதென்று நிலையே கிடையாது. ஓரளவுக்கு நல்லவிதமான வேலை நடந்திருக்கிறது. நாம் எதிர்பார்த்த அளவிற்கு வேலை நன்கு நடந்திருக்கிறது.

22nd March 1960]

ஆனால் இயற்கை நம் பக்கம் சரியாக ஒத்துழைக்காததால் போதுமான தண்ணீர் நீர்த்தேக்கங்களில் இல்லாமல் போய்விட்டது. அது யாருடைய குற்றமும் இல்லை.

MR. SPEAKER : I have no objection to allow the Hon. Minister to make a statement if he wants to clarify the points raised by the hon. Member Sri Kalyanasundaram . . .

THE HON. SRI V. RAMAIAH : They will be clarified on the 25th.

Question No. 505—

MR. SPEAKER : As the hon. Member Sri Sattanatha Karayalar is not in his seat, the qoestion and the answer will be printed in the official proceedings.

Question No. 506—

(Sri T. S. Ramaswami rose to put question No. 505 some time after the question was called.)

MR. SPEAKER : No. I have passed on to the next question.

I am afraid hon. Members are still mistaking me. After calling a particular question I wait for a minute when no Member gets up to put the question on behalf of the member absent in the House. After I pass on to the next question, hon. Members say ' Sir, Sir.' It is more a disturbance than a help to the Chair. I would like hon. Members to be alert and immediately I call the next question, the Member or, in the case of an absentee Member, his nomines should get up and say immediately that he is putting the question They should not do it after some time or after I have passed on to the next question and thus disturb the proceedings of the House. I would appeal to hon. Members not to disturb the proceedings in this manner. Either they put the question immediately after it is called or they do not.

Grama Sevikas

* 506 Q.—SRI S. M. ANNAMALAI ; கனம் முதல் அமைச்சர் அவர்கள் தயவு செய்து கீழ்க்கண்ட கேள்விகளுக்கு பதிலளிப்பாரா—

(அ) கிராம சேவகிகளை நியமிக்கும்போது திருமணமானவர்களைத்தான் நியமிக்க வேண்டுமென்று சர்க்கார் உத்திரவிட்டிருக்கிறார்களா ?

(ஆ) அப்படியானால் அதற்குக் காரணம் என்ன ?

THE HON. SRI C. SUBRAMANIAM : (*a*) No, Sir.

(*b*) Does not arise.

SRI S. M. ANNAMALAI : சமுதாய நலத் திட்டப் பகுதிகளில் வேலை செய்து வருகிற கிராம சேவகிகள் சிலர் தவறான பாதையில் செல்வதால் ப்ளாக் டெவலப்மெண்ட் ஆபீஸ் என்று சொல்வதற்குப் பதில் "பெல்லி டெவலப்மெண்ட் ஆபீஸ்" என்று மக்கள் சொல்கிறார்கள். ஆகவே கிராம சேவகிகள் கட்டாயமாக திருமணம் செய்து கொண்டாக வேண்டுமென்று சர்க்கார் உத்தரவு இடுவார்களா ?

THE HON. SRI C. SUBRAMANIAM : I do not really understand the taste of the hon. Member. I wish he withdraws that statement.

MR. SPEAKER : I did not quite catch what the hon. Member said.

[22nd March 1960

THE HON. SRI C. SUBRAMANIAM : ப்ளாக் டெவலெப்மெண்ட் ஆபீஸ் என்பதற்கு பதிலாக "பெல்லி டெவலப்மெண்ட் ஆபீஸ்" என்று சொல்லுவார்களாம்,

It is really a bad insinuation and the hon. Member should have a better taste.

MR. SPEAKER : It is bad. அதை வாபஸ் வாங்கிக்கொள்ள வேண்டும்.

SRI S. M. ANNAMALAI : வாபஸ் வாங்குகிறேன்.

MR. SPEAKER : Before we pass on to the next question, I would like to say this. I find question No. 505 is an important question, relating to Canadian aid. If the House so desires, I will permit some hon. Member to put it and allow the question to be answered by the Hon. Minister. I am prepared to allow the question to be reopened now if the House so desires.

SRI K. ANBAZHAGAN : Because some papers are laid on the table in respect of this question also, it may be taken up tomorrow.

MR. SPEAKER : That I won't allow. As a special case I will allow it. If anybody wants to put the question it may be done.

Colombo Plan and Canadian Aid

* 505 *Q.*—SRI V. K. RAMASWAMY MUDALIYAR (on behalf of SRI K. SATTANATHA KARAYALAR) : Will the Hon. the Minister for Finance be pleased to state—

(*a*) the aid our State has received so far during the Second Five-Year Plan period from the Colombo Plan and Canadian Aid;

(*b*) the value of machinery the Government have received from these two International aids;

(*c*) the extent of aid for industries; and

(*d*) the extent of aid for educational purposes by way of exchange of students, etc.?

THE HON. SRI C. SUBRAMANIAM : (*a*) to (*d*) Canadian aid is offered as part of the Colombo Plan. Detailed information regarding exchange of students is not available as this aid is not routed through this Government.

A statement [a] showing the details of other aids received by the various Departments of this Government under the Colombo Plan including Canadian aid is placed on the table of the House.

SRI P. S. CHINNADURAI : கனம் சபாநாயகர் அவர்களே, கொழும்புத் திட்டத்தின் கீழ் பயிற்சி பெறுவதற்காக வெளிநாடுகளுக்கு சென்ற தொழிலாளர் இலாகா அதிகாரிகள் அரசாங்கத்திற்கு ஏதாவது ரிப்போர்ட் கொடுத்திருக்கிறார்களா? அப்படியென்றால் சர்க்கார் அதைப் பரிசீலனை செய்ய முன் வருமா?

THE HON. SRI C. SUBRAMANIAM : அதைப்பற்றி தொழில் இலாகா அமைச்சர் அவர்களுக்கு கேள்வி போட்டால் பதில் சொல்லுவார்கள்.

[a] Printed as Appendix IV on pages 281–283 infra.

22nd March 1960]

SRI V. K. RAMASWAMY MUDALIYAR : Sir, it was decided in the last Commonwealth Parliamentary Conference held at Canberra, that the Colombo aid should be extended for another five or ten years. That was the unanimous opinion of all the countries which participated in that conference. Has any intimation been received by this Government about it and if so, is it likely to be extended for another term of five years?

THE HON. SRI C. SUBRAMANIAM : I do not have that particular information with me now.

Hindi letters on milestones

* 507 *Q.*—SRI N. K. PALANISAMI : Will the Hon. the Minister for Works be pleased to state whether this Government have represented to the Centre recently not to inscribe Hindi letters on milestones on the roads?

THE HON. SRI P. KAKKAN : No, Sir.

Price of tamarind

THE HON. SRI M. BHAKTAVATSALAM : மிளகாய், புளி இவைகளைப்பற்றி இன்னும் இரண்டு கேள்விகள் இருக்கின்றன. ஆகவே அவைகளையும் சேர்த்து ஒன்றாய் எடுத்துக்கொள்ளலாம் என்று நினைக்கிறேன்.

MR. SPEAKER : அவ்விதம் ஒன்றாய் எடுத்துக்கொள்ளலாம்.

* 508 *Q.*—SRI A. A. RASHEED,
SRI K. SATTANATHA KARAYALAR,
SRI N. K. PALANISAMI : } Will the Hon. the Minister for Home be pleased to state—

(*a*) whether the Government are aware of rise in the price of tamarind; and

(*b*) if so, the steps taken to reduce the prices?

THE HON. SRI M. BHAKTAVATSALAM : (*a*) Yes, Sir.

(*b*) In order to bring down the price of this commodity, the Government of India have been addressed in January 1960 to considerably restrict its export.

Export of tamarind and chillies

* 509 *Q.*—SRI A. A. RASHEED,
SRI A. VEDARATHNAM : } Will the Hon. the Minister for Home be pleased to state—

(*a*) whether the Government have recommended to the Union Government for banning the export of tamarind and chillies; and

(*b*) if so, the reason for such a ban?

[22nd March 1960

THE HON. SRI M. BHAKTAVATSALAM : (*a*) & (*b*) Representations were received pointing out the high prices of tamarind and chillies. In order to bring down the prices of these commodities, the Government of India have been addressed in January 1960 to considerably restrict the export of these commodities.

Export of dry chillies

* 510 *Q.*—SRI A. A. RASHEED : Will the Hon. the Minister for Home be pleased to state—

(*a*) whether the Government have protested to the Union Government for allowing the export of dry chillies up to the end of July 1962 without any restrictions on the quantity ; and

(*b*) if so, the reply received thereon?

THE HON. SRI M. BHAKTAVATSALAM : (*a*) This Government have urged upon the Government of India the need to considerably restrict the export of dry chillies.

(*b*) The Government of India's reply is awaited.

SRI A. A. RASHEED : Is it a fact that the high price of tamarind is due to hoarding by merchants, and if so, what steps the Government have taken to unearth this hoarding?

THE HON. SRI M. BHAKTAVATSALAM : I have no information about the hoarding of tamarind on the part of merchants but there is possibly speculation on the part of merchants because of the scare created with the result that they raised the price. So far as the supply of tamarind to this State is concerned, this State produces only 50 per cent of the requirements and 50 per cent has to be transported to this State from other States and the quantity of transport is also reduced.

SRI A. A. RASHEED : Is the Hon. Minister aware that dry chillies are exported in unrestricted quantities and if so, will the Government at least recommend to the Union Government to export only restricted quantities?

THE HON. SRI M. BHAKTAVATSALAM : I may give this information to the hon. Member about chillies. In 1956–57 only 200 tons were exported outside the State. In 1957–58 only 900 tons were exported outside the State and in 1958–59 only 200 tons were exported outside the State whereas the estimated yield in this State has been 75,800, 78,800 and 75,500 tons respectively.

SRI A. VEDARATHNAM : இப்போது ஏற்றுமதிக்கு தடை விதிக்கப்பட்டிருக்கிறதா ? அப்படியானால் எது முதல் தடை விதிக்கப்பட்டிருக்கிறது ? இந்த தடை விதிக்கப்பட்ட பின்னால் விலைவாசிகளின் நிலைமை எப்படியிருக்கிறது.

THE HON. SRI M. BHAKTAVATSALAM : மிளகாயைப் பொறுத்த வரையில் அல்லது புளியை பொறுத்த வரையில் ஏற்றுமதிக்கு தடை ஒன்றும் விதிக்கப்படவில்லை. ஏற்றுமதியை குறைக்க வேண்டு

22nd March 1960]

மென்று -இந்த ராஜ்ய சர்க்கார் மத்திய சர்க்காரிடத்தில் அபிப்பிராயம் தெரிவித்திருக்கிறது. ஆனால் அப்போதைக்கப்போது ஏற்றுமதி செய்யும் போது மத்திய அரசாங்கம் இந்த அரசாங்கத்தைக் கேட்கிறார்கள். இந்த அரசாங்கம் தெரிவிக்கிற அளவுக்கு, ஏற்றுமதி செய்யப்படுகிறது. ஏற்று மதியைக் குறைக்க வேண்டும் என்று சொல்வதை வைத்துக்கொண்டு வியாபாரிகள் மிளகாய் விலையை குறைத்து, மிளகாய் விவசாயிகளிடமிருந்து குறைந்த விலைக்கு வாங்குவதற்கு கேட்டுக்கொண்டிருக்கிறார்கள், இதனால் விவசாயிகளுக்கு கஷ்டங்கள் ஏற்படுகின்றன என்று அவர்கள் கவலை தெரிவித்திருக்கிறார்கள்.

Sri M. KALYANASUNDARAM: ஸார், ஏற்றுமதியை குறைக்க வேண்டும் என்று சொல்லியிருப்பது, தேசம் பூராவுக்குமா அல்லது நம்முடைய ராஜ்யத்திலிருந்து மட்டுமா என்று தெரிவிக்க வேண்டுகிறேன்.

The Hon. Sri M. BHAKTAVATSALAM: நம்முடைய ராஜ்யத்தில் மட்டும் ஏற்றுமதியை குறைப்பதால் எந்தவிதமான பயனும் ஏற்பட்டு விடாது. மற்றவர்களும் ஏற்றுமதியை குறைக்க வேண்டும். இந்த அரசாங்கம் தெரிவித்திருப்பது எல்லாம் அகில இந்திய ரீதியில் ஏற்று மதியைக் குறைக்க வேண்டும் என்ற அபிப்பிராயத்தைத்தான்.

Sri P. M. MUNUSAMI GOUNDER: பொதுவாக கரி சுடுவதற் காகத்தான் புளிய மரங்களை அதிகமாக வெட்டிவிடுவதாக தெரிகிறது. ஆகவே புளி கிடைப்பதும் கஷ்டமாக இருக்கிறது. இதனால் இவ்விதம் புளியமரங்களை வெட்டுவதைத் தடுத்து நிறுத்த சர்க்கார் ஏதாவது தக்க நடவடிக்கை எடுக்குமா ?

The Hon. Sri M. BHAKTAVATSALAM: தனியார்களுக்கு புளியமரங்கள் இருந்து அவர்கள் அதை வெட்டுவதாக இருந்தால் அது தவிர்க்க முடியாதது. ஆனால் ஹைவேஸ்-நெடுஞ்சாலையிலுள்ள புளிய மரங்களையும் வெட்டிக்கொண்டுபோய் விடுகிறார்கள். அதைத் தடுப்பதற்கும் வேண்டிய ஏற்பாடு செய்யப்பட்டிருக்கிறது. மேலும் புளியமரங்களை அதிக மாகப் பயிரிடுவதற்கும் வேண்டிய கவனம் செலுத்தப்பட்டு வருகிறது.

Sri T. L. SASIVARNA THEVAR: தற்சமயம் எந்த அளவுக்கு மிளகாய் ஏற்றுமதிக்கு அனுமதி கொடுக்கப்பட்டிருக்கிறது என்று சொல்ல முடியுமா ?

The Hon. Sri M. BHAKTAVATSALAM: இதில் மத்திய அரசாங்கம் ஏற்றுமதி செய்யும்போது நம்முடைய சர்க்காரிடத்தில் கேட்கிறார் கள் 500 டன்னுக்குக் கொடுக்கலாமா அல்லது ஆயிரம் டன்னுக்கு கொடுக்கலாமா என்று அதில் இந்த அரசாங்கம் எவ்வளவு ஒப்புக்கொள் கிறதோ அதன்படி அவர்கள் ஏற்றுமதி செய்து கொண்டிருக்கிறார்கள். முன்னால் எல்லாம் அவ்விதம் கேட்பதில்லை. இப்போதுள்ள கணக்குப்படி 1958–59-ல் 200 டன்னுக்கு வெளியில் போக அனுமதி கொடுக்கப் பட்டிருக்கிறது.

Sri N. R. THIAGARAJAN: பொருளாதாரத் துறையில் பின் தங்கியிருக்கும் நாடுகள் தங்கள் தேவையைக் குறைத்துக்கொண்டு ஏற்றுமதி செய்வதின் மூலம்தான் முன்னேற முடியும் என்பதை சர்க்கார் ஆலோ சித்ததா ? அதோடு ஏற்றுமதியை கட்டுப்படுத்துவதால் தற்போது நமக்கு கொழும்பில் இருந்து வரும் மார்க்கட்டையும் இழந்துவிட வேண்டியிருக் கும். ஆகவே மார்க்கட்டை இழந்துவிடாதபடி பார்த்துக்கொள்வதற்காக நம் பொருள்களை ஏற்றுமதி செய்வதற்கு அரசாங்கம் முன் வருமா ?

The Hon. Sri M. BHAKTAVATSALAM: பொதுவாக எல்லா விவசாயப் பொருள்களுக்கும் அந்நிய நாட்டில் மார்க்கட் ஏற்படுத்த வேண்டும் என்பதுதான் அரசாங்கத்தின் உறுதியான கொள்கை.

Sri V. SANKARAN: புளி சம்பந்தமாக, சமீபத்தில் ஆந்தி ராவில் ஸீஸன் தோல்வியாக (பெய்லியூர்) இருப்பதால் தமிழ்நாட்டில் புளியமரங்கள் அதிகமாக இருக்கிற இடங்களில் ஆந்திர வியாபாரிகள் வந்து புளிக்கு, ஒன்றுக்கு நான்கு மடங்கு விலையை அட்வான்ஸாக

கொடுத்து வாங்கிச் சென்றதினால்தான் தமிழ்நாட்டிலுள்ள வியாபாரிகள் அதிக விலைக்கு அல்லது அதே விலை கொடுத்து வாங்க வேண்டிய நிலைமை ஏற்பட்டது என்று சொல்லுகிறார்கள். இது உண்மையா ? அப்படியானால் ஆந்திராவுக்கு ஏற்றுமதியாவதைத் தடுக்க சர்க்காருக்கு உத்தேசம் உண்டா ?

THE HON. SRI M. BHAKTAVATSALAM : சில வியாபாரிகள் தெரிவித்த கவலைகளை மட்டும் கனம் அங்கத்தினர் அவர்கள் கேட்டுத் தெரிந்து கொண்டிருக்கிறார்கள். அதோடு புளி நியாயமான விலைக்கு கிடைக்க வேண்டும் என்பதுதான் அரசாங்கத்தின் முக்கியமான நோக்கம். கனம் அங்கத்தினர் அவர்கள் சொல்லுகின்ற விவரம் என்னிடமில்லை.

SRI S. NAGARAJA MONIGER : மக்களின் அன்றாட தேவைக்கு வேண்டியிருக்கிற புளியின் விலையானது ஒன்றுக்கு நான்கு மடங்கு—ஒரு வண்டி 200 ரூபாய் என்று இருந்தது 800 ரூபாய் வரை விலை உயர்ந்திருக்கிறது—இவ்விதம் விலையுயர்ந்ததற்கு காரணம் வியாபாரிகளுடைய ஸ்பெகுலேஷன்தான் என்று கனம் அமைச்சர் அவர்கள் தெரிவித்தார்கள். ஆகவே இதைத் தடுப்பதற்கு சட்டத்தின் மூலம் ஏதாவது வழி இருக்கிறதா ? அப்படியானால் யாராவது இதன் மூலம் தண்டிக்கப் பட்டார்களா ?

THE HON. SRI M. BHAKTAVATSALAM : நான் முன்பே சொன்னேன், நம்முடைய தேவையில் பாதியைத்தான் நாம் உற்பத்தி செய்கிறோம். மற்ற ராஜ்யங்களுக்கு அனுப்பப்படுகிற விஷயத்தில் நாம் அகில இந்திய ரீதியில் கவனிக்க வேண்டும். இதைப்பற்றி மத்திய அரசாங்கத்தோடு ஆலோசிக்கப்பட்டு வருகிறது.

SRI V. K. KOTHANDARAMAN : தென்னிந்தியாவில் இருக்கக் கூடிய நான்கு ராஜ்யங்களைத் தவிர மற்ற ராஜ்யங்களில் புளியும் மிளகாயும் உபயோகிப்பதில்லை என்பது அமைச்சர் அவர்களுக்கு தெரியுமா? ஆகவே மற்ற ராஜ்யங்களுக்குப் போவதை தடுப்பதற்கு மத்திய அரசாங்கத்தோடு ஏதாவது ஆலோசனை செய்யப்பட்டிருக்கிறதா ?

THE HON. SRI M. BHAKTAVATSALAM : மற்ற ராஜ்யங்களில் உள்ளவர்களும் இப்போது உபயோகித்துக்கொண்டுதான் இருக்கிறார்கள். வெளிநாட்டிலும்கூட இப்போது உபயோகிக்க ஆரம்பித்து இருக்கிறார்கள். நாம் ஏற்றுமதியை குறைக்க வேண்டும் என்று சொல்லியிருக்கிறோம் என்று நான் முன்பே சொன்னேன். புளியைப் பொறுத்த வரையில் இந்த ராஜ்யத்திலிருந்து ஏற்றுமதி செய்வதே கிடையாது என்று சொன்னேன்.

SRI S. LAZAR : So far as tamarind is concerned, the Hon. Minister has stated that we are consuming it. But so far as chilly is concerned, he said that it is in surplus. In order to encourage growers of chillies, will the Government insist upon allowing for export of chillies at least from this year onwards?

THE HON. SRI M. BHAKTAVATSALAM : As I have already pointed out, the export of chillies is regulated by the price factor.

Publication of text-books.

* 511 *Q.*—SRI T. S. RAMASWAMI (on behalf of SRI K. SATTANATHA KARAYALAR) : Will the Hon. the Minister for Finance be pleased to state—

(*a*) whether there is any proposal to start a printing press for publishing text-books; and

22nd March 1960]

(*b*) if so, the estimate and the manner in which it is proposed to be managed?

THE HON. SRI C. SUBRAMANIAM : (*a*) & (*b*) The matter is under the consideration of the Government.

SRI M. KALYANASUNDARAM : அச்சகம் ஆரம்பிப்பது ஆலோசனையில் இருக்கிறதா ? அல்லது புத்தகம் வெளியிடுவது ஆலோசனையில் இருக்கிறதா என்பதை அறிய விரும்புகிறேன்.

THE HON. SRI C. SUBRAMANIAM : அச்சகம் அமைக்க வேண்டும் என்ற ஆலோசனையைப்பற்றி கனம் அங்கத்தினர் அவர்களுக்குத் தெரியும் என்று நினைக்கிறேன். மேலும் ஐந்தாவது வகுப்புக்குரிய ஆங்கில பாட புத்தகம் சர்க்கார் அச்சகத்திலே தயாரிக்கப்பட்டிருக்கிறது. ஆகவே அதைப்பற்றி வேறு எந்த வித்தியாசமுமில்லை. அச்சகம் அமைக்கின்ற விஷயத்தில் இதை தனிப்பட்ட ஒரு கார்ப்பரேஷனாக அமைக்கலாமா, அல்லது இப்போது இருக்கின்ற முறையிலேயே, இப்போதுள்ள அச்சகத்தின் கீழ் ஒரு பகுதியாக அமைக்கலாமா என்பதைப்பற்றி ஆலோசனை இருந்து கொண்டிருக்கிறது.

MR. SPEAKER : If the hon. Member could wait for the next question, it will be answered.

* 512—SRI N. R. THIAGARAJAN : கனம் நிதி அமைச்சர் அவர்கள் தயவுசெய்து கீழ்க்கண்ட கேள்விகளுக்கு பதிலளிப்பாரா—

(அ) சர்க்காரால் பள்ளிகளுக்கு 5-வது வகுப்பு வரையிலும் பாட புத்தகம் போடும் திட்டம் எந்த நிலையில் இருக்கிறது ?

(ஆ) சர்க்காரே நேரடியாக பள்ளிகளுக்கு புத்தகம் அனுப்புமா ? அல்லது ஏஜண்டுகள் மூலம் வினியோகிப்பார்களா ?

(இ) தற்போது புத்தக வியாபாரம் செய்பவர்கள் சர்க்காரின் பாட புத்தக ஏஜண்டுகளாக நியமிக்கப்படுவார்களா ?

THE HON. SRI C. SUBRAMANIAM : (*a*) The English Text Book for new Standard V to be published by Government for use in 1960–61 is being printed in the Government Press. It has been decided to publish the Tamil Text Book for two Standards for use in 1961–62 and for all five Standards for use in 1962–63. This depends upon the receipt of printing machinery now ordered.

(*b*) & (*c*) It is proposed to select leading publishers and book-sellers to stock and sell the text-books published by Government by calling for competitive quotations.

SRI M. KALYANASUNDARAM : ஸார், கார்ப்பொரேஷன் அமைக்கும் உத்தேசம் இருப்பதாக அமைச்சர் அவர்கள் சொன்னார்கள். அந்த கார்ப்பொரேஷனில் தனியாருக்கும் கூட்டு இருக்குமா ? அல்லது அரசாங்கமே நியமிப்பதாக இருக்குமா ?

THE HON. SRI C. SUBRAMANIAM : இது தனி. சர்க்கார் நியமிக்கக் கூடிய கார்ப்பொரேஷன்.

SRI A. A. RASHEED : May I know whether a panel of writers have been appointed and if so, whether any remuneration had been paid to them?

THE HON. SRI C. SUBRAMANIAM : Yes, Sir. Various writers are called to write text-books and text-books are selected and remuneration also is paid.

[22nd March 1960

Sri K. VINAYAKAM: May I know whether the book under consideration would be issued to the school-children right in time or the issue of book delayed for some reason, viz., delay in printing?

The Hon. Sri C. SUBRAMANIAM: This book has been printed and it would be issued long before the re-opening of the schools.

Sri M. KALYANASUNDARAM: ஸார், பாடப் புத்தகங்கள் அனைத்தையுமே சர்க்காரே அச்சிடுவது இன்னும் எத்தனை ஆண்டுகளில் பூர்த்தியாகும் ?

The Hon. Sri C. SUBRAMANIAM: இப்போது இருக்கக்கூடிய திட்டத்தை நான் சொன்னேன். இந்த வருஷத்தில் இரண்டு வகுப்பு களுக்கும், **1962–63**-ல் பாக்கி இருக்கக்கூடிய மூன்று வகுப்புகளுக்கும் இப்படி ஐந்து வகுப்புகளுக்கு **1962–63**-க்குள் அச்சிடுவது என்பது சர்க் காருடைய திட்டம். இதிலே ஏற்படக்கூடிய அனுபவத்தை வைத்துக் கொண்டுதான் மற்றதைச் செய்ய வேண்டும்.

Sri V. SANKARAN: **1960–61**-ல் புதிய திட்டப்படி 5-வது வகுப்பு, 8-வது வகுப்பு என்று ஏற்படுத்தப்போவதாகச் சொல்லப்பட்டிருக் கிறது. அப்படி இருந்தால் அதற்கு முன்னமேயே சர்க்காரே புத்தகங்களை வெளியிடுமா ? அப்படியில்லையென்றால் அதனால் கஷ்டம் ஏற்படு மல்லவா ?

The Hon. Sri C. SUBRAMANIAM: சர்க்கார் வெளியிடுகிற வரையில் தனிப்பட்டவர்கள் வெளியிடலாம் என்று அனுமதிக்கப்பட்டிருக் கிறது. அதனால் எந்தவிதமான கஷ்டமும் ஏற்படாது.

Sri T. L. SASIVARNA THEVAR: சர்க்கார் புத்தகம் வெளியிட ஆரம்பித்த பிறகு ஏற்கனவே இந்தத் துறையிலுள்ளவர்கள் வேலையில்லாத் திண்டாட்டத்தினால் பாதிக்கப்படக்கூடிய நிலைமை ஏற்படு மாதலால், சர்க்கார் வெளியிடக்கூடிய புத்தகங்களை விற்கக்கூடிய சலுகை யாவது கொடுக்கப்படுமா ? அல்லது அவர்களை பங்காளியாகவாவது சேர்த்துக் கொள்ள ஏற்பாடு செய்வார்களா ?

The Hon. Sri C. SUBRAMANIAM: இதிலே வேலையில்லாத் திண்டாட்டம் ஏற்படுத்தக்கூடிய திட்டமில்லை. குழந்தைகளுக்கு நல்ல புத்தகங்களை குறைந்த விலையில் கொடுக்க வேண்டும் என்பதுதான் திட்டம். வேலையில்லாத் திண்டாட்டத்திற்கும் இதற்கும் சம்பந்தமில்லை. விற்பனை விஷயத்தில் வெளியிடுகிறவர்களுக்கு கூடிய வரையில் ஏஜென்ஸி கொடுப்பதாக உத்தேசம்.

Sri M. KALYANASUNDARAM: இது வரையில் வெளி வந்த பாட புத்தகங்களின் தரம் எப்படி இருக்கிறது ? அதைப்பற்றி கல்வி அதிகாரிகளின் அபிப்பிராயம் என்ன ?

The Hon. Sri C. SUBRAMANIAM: சர்க்கார் வெளியிட்ட புத்தகம் ஒன்றுதான். அதாவது ஆங்கில பாடப் புத்தகம், 5-வது வகுப்புக் கானது. அந்தப் புத்தகத்தை நானே பார்த்தேன். ரொம்பவும் நன்றாக இருக்கிறது என்பது என் கருத்து.

Sri A. VEDARATHNAM: இப்போது ஆரம்ப, உயர்நிலைக் கல்வியில் எட்டு வருஷமாக இருந்ததை எழு வருஷமாகக் குறைத் திருக்கிறார்களே, அந்த ஸிலபஸ்ஸை அனுசரித்து இந்தப் புத்தகங்கள் தயாரிக்கப்பட்டிருக்கிறதா ? அல்லது பழைய எட்டு வருஷப் பாடத்தை அனுசரித்துத் தயாரிக்கப்பட்டிருக்கிறதா ?

22nd March 1960]

THE HON. SRI C. SUBRAMANIAM : புதிய பாட முறைப்படி ர ள தயாரிக்கப்பட்டிருக்கிறது.

Electricity charges

513 *Q.*—SRI N. K. PALANISAMI : Will the Hon. the Minister for Electricity be pleased to state the reason for increasing the rates of electricity charges for domestic consumers?

THE HON. SRI V. RAMAIAH : In 1955, a departmental Committee was constituted to review the tariff structure on the basis of past experience and future requirements, to evolve a common grid tariff and to simplify and rationalise the tariff structure. After careful consideration of the Committee's report, and the views of the Madras State Electricity Consultative Council thereon, the Madras State Electricity Board introduced a revised tariff from 1st October 1959.

According to the revised tariff, there has been a slight increase over the previous rates for domestic consumers in the areas covered by the Pykara and Madras Electricity Systems while in the areas covered by the other electricity systems, there has been a slight decrease in rate.

The slight increase is due to the increase in the cost of materials and labour, and operation and maintenance expenses.

SRI N. K. PALANISAMI : While increasing the rate of electricity charges on domestic consumers, may I know the reason why bulk consumers are given concessions when they can afford to pay higher charges?

THE HON. SRI V. RAMAIAH : Even in the case of domestic consumers my answer is quite clear. Previous to the introduction of "common grade" in Madras there were three or four systems each system charging its own rates. Now after the introduction of "common grade" we have now a uniform rate. Previously where there were higher charges under certain systems, now they have to pay lower rates. In areas where there was previously a lower rate, their rate has now been slightly increased. Perhaps by this uniformity there may be slight increase. But it has been accepted by the Electricity Consultative Council and also by the Electricity Board. Regarding bulk supply, I would like to have notice.

SRI V. K. RAMASWAMY MUDALIYAR : I shetre any proposal before the Government to give any concession to agriculturists or at least to reduce the minimum charges?

THE HON. SRI V. RAMAIAH : This is under study of Government. Government have constituted, as the House knows, a High-Level Committee to study the question of minimum charges. That Committee has submitted its report to Government and it is under study. As soon as a decision is taken by Government, I will announce it to the House.

SRI P. S. CHINNADURAI : விவசாயிகள் விவசாயப்பணியை செவ்வனே செய்ய தங்கள் தோட்டங்களில் குடியிருக்கிறார்கள். அப்படிப் பட்ட குடியிருப்புகளுக்குக் கொடுக்கப்படுகிற மின்சாரத்திற்கு மற்ற இடங்களில் இருப்பவர்களுக்கு இருப்பதைப்போல் அதிகப்படி போடாமல் விவசாயத்திற்குப் பயன்படுத்துகிற மின்சாரத்திற்கு இருக்கக்கூடிய கட்டண அளவுக்குக் கொடுக்க முன் வருவார்களா ?

THE HON. SRI V. RAMAIAH : இதற்குத் தனிக் கேள்வி போட வேண்டும்.

SRI K. ANBAZHAGAN : இப்போது மக்களுடைய வாழ்க்கைத் தரம் உயர்வதைவிட வாழ்க்கைச் செலவு அதிகமாக உயர்கிற காரணத்தி னால், குடியிருக்கக்கூடிய வீடுகளில் பயன்படுகிற மின்சாரத்திற்கு 50 யூனிட் அளவு வரையில் மின்சாரக் கட்டணத்தைக் குறைத்து வாழ்க்கைச் செலவைக் குறைக்க முன் வருவார்களா ?

THE HON. SRI V. RAMAIAH : வாழ்க்கைச் செலவு அதிக மாவதைக் காட்டிலும் மின்சார உற்பத்தி செலவு அதிகமாக இருக்கிறது. நாம் ஒரு டாரிப் நிர்ணயிக்கக்கூடிய நேரத்தில் இதையெல்லாம் மனதில் வைத்துத்தான் ஒரு முடிவிற்கு வரவேண்டும்.

Tyres and tubes

* 514 *Q.*—SRI A. A. RASHEED : Will the Hon. the Minister for Industries be pleased to state—

(*a*) whether the Government are aware of the shortage of tyres and tubes for cars; and

(*b*) if so, the steps taken by the Government for their supply?

THE HON. SRI R. VENKATARAMAN : (*a*) There is shortage in the supply of the various sizes of the giant tyres for transport vehicles, but the shortage is not acute.

(*b*) Arrangements have been made to step up the production of these tyres to meet the growing demand but it may take some time before the supply catches up with the demand and the backlog is cleared. In order to clear the backlog and to meet the urgent demands, the State Trading Corporation has been asked by the Government of India to import immediately sufficient quantity of tyres of the sizes which are in short supply. The Transport Commissioner and all Regional Transport Authorities have been requested to advise the fleet owners of this arrangement to enable them to place their firm orders with the State Trading Corporation.

SRI A. A. RASHEED : Until sufficient number of tyres is available will the Government consider the desirability of introducing a system of quota allotment of tyres according to priority?

THE HON. SRI R. VENKATARAMAN : This has got to be done by the Government of India.

SRI P. M. MUNUSAMI GOUNDER : தற்போது இந்த லாரிகளும் பஸ்களும் மொத்தத்தில் எத்தனை நம் மாகாணத்தில் ஓடுகின்றன, எவ்வளவு தேவை ஏற்படுகிறது என்பதைப்பற்றிய புள்ளி விவரம் கொடுக்க முடியுமா ?

22nd March 1960]

Sri S. LAZAR: தேவைக்கு ஏற்ற அளவு இந்த டயர்களும், ட்யூப்புகளும் வருகிற வரையில் குறிப்பிட்ட விலைக்கே கிடைக்காமல் இப்போது 200 அல்லது 300 ரூபாய் அதிகமாகக் கேட்கிறார்கள். ஒரு குறிப்பிட்ட விலைக்கே கிடைக்க ஏற்பாடு செய்ய அரசாங்கம் ஏதாவது நடவடிக்கை எடுத்துக் கொள்ளுமா ?

The Hon. Sri R. VENKATARAMAN : This is also a matter which is within the competence of the Government of India

Palar River waters

* 515 *Q.*—Sri K. SATTANATHA KARAYALAR : Will the Hon. the Minister for Works be pleased to state—

(*a*) whether there is any proposal to impound the flood waters of the Palar River; and

(*b*) if so, the details thereof?

The Hon. Sri P. KAKKAN : (*a*) There is no such proposal.

(*b*) Does not arise.

Sri S. M. ANNAMALAI : பாலாற்றின் குறுக்கே ஆற்காட்டுக்கு அருகில் ஒரு அணை கட்ட சர்க்காரிடம் திட்டம் இருப்பதாக தெரிகிறது. இது உண்மையா ?

The Hon. Sri P. KAKKAN : அணை கட்டுவதற்கு அல்ல, ஆனால் அங்கே ஒரு பாரேஜ் நிறுவுவது சம்பந்தமாக அரசாங்கம் ஏற்பாடு செய்து கொண்டிருக்கிறது.

Railway passengers

* 516 *Q.*—Sri N. K. PALANISAMI : Will the Hon. the Minister for Home be pleased to state—

(*a*) whether the Government have received any communication from the Centre about adequate police security arrangements for ensuring the safety of passengers in running trains; and

(*b*) if so, the steps taken by the Government in this regard?

The Hon. Sri M. BHAKTAVATSALAM : (*a*) Yes, Sir.

(*b*) " Suitable instructions have been issued to the Police authorities asking them to exercise greater vigilance on undesirable characters moving on the Railways. "

Court-fees

* 517 *Q.*—Sri A. A. RASHEED, Sri S. LAZAR : } Will the Hon. the Minister for Home be pleased to state—

(*a*) whether the attention of the Government has been drawn to remarks of Sri N. Rajagopala Iyengar, retired Judge of the Madras High Court, for the reduction of court-fees; and

(*b*) if so, whether there is any proposal to reduce the same?

The Hon. Sri M. BHAKTAVATSALAM : (*a*) A press report about the speech of Sri N. Rajagopala Iyengar at the tenth conference of the Madras Lawyers' Federation has come to the notice of Government.

[22nd March 1960

(b) Government are examining the question of the incidence of the court-fees in another connection. No decision has been taken so far.

SRI A. A. RASHEED : Sir, in view of the fact that the court fees are still high, will the Government reconsider their decision and reduce the fees?

THE HON. SRI M. BHAKTAVATSALAM : I have explained the position yesterday while replying to the discussion on ' Administration of Justice '. I have stated that the expenditure exceeds the income and therefore nobody can contend with this taxation.

SRI S. LAZAR : Sir, is it not a fact that the Law Commission as well as the Taxation Enquiry Commission considered the argument put forward by the Hon. Minister yesterday, namely, that this in itself is not reducing or going to reduce the cost of litigation? Is it not a fact that these two bodies have met these two points and still hold the court-fee should be reduced?

THE HON. SRI M. BHAKTAVATSALAM : Sir, the point that is stressed by these Commissions and other bodies has been that it should not be a taxation measure but only a fee. I have pointed out that it is only a fee and not taxation.

SRI A. A. RASHEED : Should the public have to pay to get justice?

THE HON. SRI M. BHAKTAVATSALAM : The public have to pay for all the amenities that they get.

Land Colonization Scheme for ex-Servicemen

* 518 *Q.*—SRI N. K. PALANISAMI : Will the Hon. the Minister for Industries be pleased to state whether there is any proposal to provide small-scale industries and improve the Land Colonization Schemes for the ex-Servicemen in this State?

THE HON. SRI R. VENKATARAMAN : No, Sir.

MR. SPEAKER : Questions are over.

[*Note.*—An asterisk (*) at the commencement of a speech includes revision by the Member.]

II.—PERSONAL EXPLANATION.

SRI C. R. RAMASWAMI : Sir, with your kind permission, I would like to make a personal explanation.

MR. SPEAKER : About what?

SRI C. R. RAMASWAMI : It is about a speech made by the hon. Member Sri C. N. Annadurai. When speaking on the general discussion of the budget, he referred to the ' Who is who ' of the Madras Legislature, wherein he said that I have mentioned

22nd March 1960] [Sri C. R. Ramaswami]

that my hobby is ' politics ', and he was trying to bring out the inference that hobby meant pastime, and that I wished to make politics my pastime. I have therefore to clarify the position.

SRI M. KALYANASUNDARAM : On a point of order, Sir. May I know on what motion the hon. Member is speaking or under what rule he is speaking?

MR. SPEAKER : He is making a personal explanation in order to answer some accusation made against him the other day in the discussion on the budget.

SRI A. V. P. ASAITHAMBI : ஒரு பாயிண்ட் ஆப் ஆர்டர், ஸார். பெர்ஸனல் எக்ஸ்ப்ளனேஷனை, சம்பந்தப்பட்ட தினத்திலேயே கொடுக்க வேண்டுமா, அல்லது என்றும் கொடுக்கலாமா ?

MR. SPEAKER : அதை என்றும் கொடுக்கலாம் ; சம்பந்தப்பட்ட தினத்தில் கனம் அங்கத்தினர் சபையில் இல்லை என்றால், பிறகு என்றும் கொடுக்கலாம்.

SRI C. R. RAMASWAMI : The meaning of the word ' hobby ', as found in the Oxford dictionary, is clear. I would like the hon. Member Sri Annadurai to refer to the Oxford Dictionary. ' Hobby means', " Favourite subject or occupation that is not one's main business ". It does not say that it is pastime. Actually I am not a professional politician, and I do not think any member of this House is a professional politician. There is nothing wrong in regard to the other expression I used, namely ' amateurish politician . The word ' amateur ' is also quite clearly defined. ' Amateur is defined as

MR. SPEAKER : The hon. Member's personal explanation is only with reference to ' hobby '.

SRI C. R. RAMASWAMI : The hon. Member Sri Annadurai was trying to make out that hobby meant pastime. I think the cap fits them better, as they are " amateurish politicians ". ' Hobby ' does not definitely mean ' pastime '. ' Hobby ' means a favourite subject in which I am interested. ' Politics ' is the subject in which I am interested. So ' Hobby ' as defined has no connexion with what Sri Annadurai has been trying to make out and throw at me.

SRI K. ANBAZHAGAN : On a point of order, Sir. May I know whether the Hon. Member has accepted the Oxford dictionary as the authoritative one or the Chamber's dictionary as the authoritative one?

MR. SPEAKER : It is not the Speaker's job to say which is the best dictionary. The hon. Member has quoted a particular dictionary. If the hon. Member Sri Anbazhagan has got any other ditcionary, he can quote it. (Laughter.)

III.—ANNOUNCEMENT·

THE MADRAS BUILDINGS (LEASE AND RENT CONTROL) BILL, 1960.

MR. SPEAKER : I have to announce to the House that the Madras Buildings (Lease and Rent Control) Amendment Bill, 1960 (L.A. Bill No. 1 of 1960), has been passed by the Legislative Council without any amendment.

Matter of Urgent Public Importance

SRI V. K. KOTHANDARAMAN : கனம் சபாநாயகர் அவர்களே, இதுவிஷயமாக போதிய நடவடிக்கைகள் எடுக்கப்பட்டிருப்பதாக கனம் அமைச்சர் என்னிடம் கூறி விட்டபடியால் நான் இப்போது இது சம்பந்தமாக கனம் அமைச்சரை எதுவும் கேட்க விரும்பவில்லை.

MR. SPEAKER : I did not hear the hon. Member.

THE HON. SRI C. SUBRAMANIAM : The hon. Member is not raising the matter.

IV.—PRIVILEGE MOTIONS.

MR. SPEAKER : Hon. Members would remember that, when I was not here, three points of privilege were raised in this House. The first was raised by the Hon. the Leader of the House that a certain withdrawal of a statement by the hon. Member Sri Annadurai was not reported in the papers. Subsequently all the papers made the correction and said that they omitted to publish that 'withdrawal' because their Reporters could not hear it. In view of the fact that all the papers have now mentioned that fact, I think we can drop that privilege issue. I therefore do not propose to take any further action.

The second privilege issue was raised by the hon. Member Sri A. Govindasamy, who said that the report published in the paper 'Nava India' was quite different from what was actually said in the House by the Hon. the Leader of the House. On verifying the official records and what the paper has said, it is found that there was a slight difference. The Editor of that paper has now been kind enough to publish what exactly was said in the House and also to express regret for the mistake that has been committed. In view of this, I think that any further action need not be pressed.

The last privilege issue is raised by Sri A. A. Rasheed. He will now mention his case briefly.

* SRI A. A. RASHEED : Mr. Speaker, Sir, in the course of the budget discusion last week, three hon. Members of the House, Messrs. C. R. Ramaswami, K. S. G. Haja Sheriff, and K. Vinayakam, spoke about the administration of the Corporation of Madras. In the course of their speeches, they criticised

22nd March 1960] [Sri A. A. Rasheed]

the administration for the various acts of commission and omission. Sir, on the 15th March 1960, one Sri S. Krishnamoorthy, Leader of the Communist Block in the Corporation, moved a resolution which reads as follows :—

" The Corporation of Madras regrets the statement made by Messrs. C. Rajam Ramaswami, K. S. G. Haja Sheriff, and K. Vinayakam, on the floor of the Legislature in regard to the administration of the Madras Corporation. Besides that, . . ."

MR. SPEAKER : I wanted the hon. Member to mention his case in brief so that I could give my ruling. The hon. Member need not speak on the merits of the case. Let him just mention in brief what his point is and what the matter of privilege is. I must decide whether there is a *prima facie* case, before the hon. Member makes a long speech.

SRI A. A. RASHEED : Sir, the Mover of the resolution—this is also reported in the 'Indian Express' of the 16th March 1960—has said that the members of this House had misused the privileges they had as Members of the Legislature. Sir, the resolution, though it seems innocuous, is a reflcetion on the members. It is a motion of censure. Sometimes, we also state during the discussion on the Governor's Address that 'although this House welcomes the Governor's Address, it regrets to note', etc. Though the word 'regret' is there, still it is a motion of censure. Article 194 of the Constitution of India says—

'(1) Subject to the provisions of this Constitution and to the rules and standing orders regulating the procedure of the Legislature, there shall be freedom of speech in the Legislature of every State.

(2) No member of the Legislature of a State shall be liable to any proceedings in any court in respect of anything said or any vote given by him in the Legislature or any committee thereof, and no person shall be so liable in respect of the publication by or under the authority of a House of such a Legislature of any report, paper, votes or proceedings '.

The Corporation of Madras has taken these Members to task by passing the resolution of this nature just because these members had exercised their freedom of speech. Freedom of speech is a fundamental right. It is a sacred thing. If they will always be afraid of being attacked by some outsiders, the sword of Democles will be hanging over their heads. They will not be able to speak the truth without fear or favour.

Sir, in a similar case—I would request the Hon. Speaker to permit me to read from 'Select Cases of Parliamentary Privileges'—the question of privilege was taken cognizance of and the Member concerned was reprimanded. The case is :

'On the 4th April 1933, a Bill called the Nottingham Corporation Bill, was referred to the Select Committee. At a lunch certain persons made speeches casting reflections on the fairness and impartiality of the Members of the Committee. The speeches

were reported in the newspapers. The offenders were summoned before the Committee of Privileges and they expressed regret whereupon the Committee recommended not to proceed with the matter '.

After all the Corporation is a creature of the House, it was created by an Act of this House and if the Corporation were to attack the sovereign body, namely, the Legislative Assembly, I am afraid no Member of this House will come forward to speak without fear or favour. Besides, this will be encouraging other municipalities or even a group of persons or even Panchayats to attack the Members for their speeches made on the floor of the House. Hence I request you to refer the motion to a Committee on Privileges.

Thank you, Sir.

MR. SPEAKER : This is a very important matter concerning the relationship between two bodies. So I would like as a special case to hear the views of the Hon. the Leader of the House and other Leaders of Parties. I will give a decision after hearing their views. If they are willing they may offer their views.

THE HON. SRI C. SUBRAMANIAM : I will speak last after the other party leaders have spoken, Sir.

MR. SPEAKER : The hon. Member Sri Krishnamurthi. . . I am sorry Sri Kalyanasundaram, may, now offer his views if he wants. He is not bound to give his views. But if he wants he may give his views and I shall be thankful for it.

SRI M. KALYANASUNDARAM : Sri Krishnamurthi is in the Corporation Sir. (Laughter) கனம் சபாநாயகர் அவர்களே, . .

THE HON. SRI C. SUBRAMANIAM : இந்த சபையின் அங்கத்தினர் என்பதை ஞாபகத்தில் வைத்துக்கொள்வார்கள் என்று நினைக்கிறேன்.

SRI M. KALYANASUNDARAM : நான் இந்தச் சபையின் அங்கத்தினர் என்பதை எனக்கு ஒன்பதாவது வருஷத்திலே ஞாபகப்படுத்த வேண்டியது அவசியமில்லை என்று நினைக்கிறேன். இந்தச் சபையின் கௌரவத்தை, இந்தச்சபையின் கண்ணியத்தை, இந்தச் சபையின் உரிமையைப் பாதுகாப்பதில் இந்தச் சபையின் அங்கத்தினர்களில் யாருக்கும் நான் இளைத்தவன் அல்ல என்பது இந்த ஒன்பது வருஷ அனுபவத்திலிருந்து நன்றாக தெரிந்திருக்கும், எந்த நடவடிக்கையை எடுத்துப் பார்த்தாலும் சரி. என்னுடைய செயலினாலோ, என்னுடைய கட்சியைச் சார்ந்தவர்களுடைய செயலினாலோ எப்பொழுதும் இந்தச் சபையின் கௌரவத்திற்கு ஹானி ஏற்பட்டதும் இல்லை, இனியும் ஏற்படாது என்பதை நான் நிச்சயமாக உறுதி கூற முடியும். ஆனால், இந்தப் பிரச்னையைப்பற்றித் தான் நாம் இப்பொழுது பேசவேண்டும்.

இந்தச் சபையில் மூன்று அங்கத்தினர்கள் கார்ப்பரேஷனுடைய நிர்வாகத்தைப்பற்றி குறை கூறினார்கள். காலையிலே கூட, நண்பர் ஸ்ரீ வி. ஆர். ராமசாமி அவர்கள் கொடுத்த வியாக்கியானத்தினாலே ஏதாவது திருப்தி செய்யப் பார்த்தாரோ என்றால், அந்த வியாக்கியானம் அன்று அவர் சொன்ன கருத்தை இன்னும் மோசமாக்குகிறதே தவிர, அந்த வியாக்கியானத்தினால் பரிகாரம் தேடவில்லை.

22nd March 1960] [Sri M. Kalyanasundaram]

இந்தச் சபையினுடைய உரிமை என்னும்போது, அந்த உரிமை எப்படி வந்தது என்பதை இரண்டொரு வார்த்தைகளிலே நான் விளக்க விரும்பு கிறேன். நம்முடைய சபையின் உரிமைகள், பார்லிமெண்டுகளுக்கே தாயாக விளங்கக்கூடிய பிரிட்டிஷ் பார்லிமெண்டை அனுசரித்து ஏற்பட்டவையாகும். பிரிட்டிஷ் பார்லிமெண்டினுடைய சரித்திரத்திலிருந்து நம்முடைய நாட்டி னுடைய பார்லிமெண்டின் சரித்திரம் வேறானது. பிரிட்டிஷ் பார்லிமெண்டி னுடைய உரிமைகள், கடமைகள் என்பவைபற்றி **May's Parliamentary practice** இல் என்ன குறிப்பிட்டிருக்கிறது என்பதை நன்றாக ஆராய்ந்தால், முடி **(Crown)** ஆட்சிக்கு எதிராகவும், **House of Lords** என்று சொல் லக்கூடிய, சமுதாயத்தில் ஆதிக்கம் உடையவர்களாக இருக்கக் கூடிய **aristocratic** ஆக இருக்கக்கூடியவர்களுக்கு எதிராகவும் எதுவும் சொல்லக்கூடாது என்ற முறையில்தான் உரிமைகள் வளர்ந்துவந்திருக் கின்றன. இது பிரிட்டிஷ் பார்லிமெண்டினுடைய சம்பிரதாயமாகும்.

இங்கு நாம் கோரும் உரிமைகள்—அதேமாதிரி முடியாட்சிக்கோ தனிப் பட்ட நபருடைய ஆதிக்கத்திற்கோ எதிராக இல்லாதவாறு நம்முடைய சபையின் உரிமைகள் பாதுகாக்கப்படவேண்டியது அவசியம் என்பது போல இருக்கவேண்டும் என்பது. இந்தச் சபையில் நடந்த நடவடிக்கைகளுக்காக, இந்தச் சபையில் செய்த பிரசங்கத்திற்காக, இந்தச் சபையின்மீதோ அல்லது இந்தச் சபையில் சம்பந்தப்பட்ட அங்கத்தினர்களின்மீதோ வெளியார் யாரும் நடவடிக்கை எடுக்கவோ, அல்லது நீதி மன்றங்களில் நடவடிக்கை எடுக் கவோ முடியாது என்பதுதான் அந்த உரிமையினுடைய அர்த்தம்.

இந்தச் சபை என்பது என்ன ? இந்தச் சபையானது மக்களுடைய சிருஷ்டியாகும். மக்கள்தான் நமக்குப் பிரதானமானவர்கள். மக்களுக்கு எதிராக உரிமைகள் கோர வேண்டியதில்லை என்பது என்னுடைய அபிப் பிராயம். கார்ப்பரேஷன் என்பதும் மக்களுடைய சிருஷ்டிதான். மக்க ளால் சிருஷ்டிக்கப்பட்ட ஸ்தாபனம் அதுவும். எந்தச் சபையினுடைய நிர்வாகத்தைப்பற்றியும் நியாயமான அடிப்படையிலே குறை கூறலாம். அப்படிக் குறை கூறும்போது, அவர்களும் அதை நுட்பமாக எடுத்துக் கொள்ளவேண்டும். அவர்கள் அதை நுட்பமாக எடுத்துக்கொண்டு பதில் சொல்வதற்குக் கடமைப்பட்டவர்கள். கார்ப்பரேஷனுடைய தீர்மானத்தை நான் கொஞ்சம் சிரமப்பட்டு, கார்ப்பரேஷனில் நிறைவேற்றிய தீர்மானம் என்ன, பேசப்பட்ட விஷயங்கள் என்ன என்பதை நேரிலே அறிந்து வந்தேன். அந்தத் தீர்மானத்தைப் பார்த்ததில் கிட்டத்தட்ட நண்பர் ஸ்ரீ எ. எ. ரஷீத் அவர்கள் கொடுத்த மாதிரிதான் இருக்கிறது. அதாவது . . .

This Council regrets the statements made by Sri Rajam Ramaswami, Sri Haja Sheriff and Sri K. Vinayakam on the floor of the Assembly touching the administration of the Corporation.

தீர்மானத்தின் வாசகத்தை நான் நேரில் பார்த்தேன். " **regret** " என்ற வார்த்தைக்கு என்ன அர்த்தம் என்பதற்கு டிக்ஷனரியைப் புரட்டிப் பார்த்தேன். நண்பர் ராமசாமி அவர்கள் சொன்னதுபோல் அல்லாமல், "**regret means feel with concern**"என்று இருக்கிறது. "கவலை யோடு உணருகிறார்கள் " என்றுதான் அர்த்தம். கண்டிப்பதாக, " **taken to task** " என்ற வார்த்தைகளை ஸ்ரீ ரஷீத் அவர்கள் உபயோகப்படுத்தி னால், அது எப்படிப் பொருந்தும் ? " **feel with concern** " என்றால், " ரொம்ப அக்கறையோடு, கவலையோடு எடுத்துக்கொள்கிறோம் " என்றால் அவர்கள் இந்தச் சபைக்கு எந்த அந்தஸ்து கொடுத்திருக்கிறார்கள், மதிப்புக் கொடுத்திருக்கிறார்கள் என்று அர்த்தமே தவிர, நம்முடைய நிதி அமைச்சர் அவர்கள் இரண்டு தினங்களுக்கு முன்னால் " **We must ignore it** " என்று சொன்னார்களே, அதுபோல், அவர்கள் " **ignore** " பண்ண விரும்பவில்லை. இங்கு பேசப்பட்ட விஷயத்தை அக்கறையோடு கவலையோடு எடுத்துக்கொள்ள வேண்டும் என்பதற்காகத்தான் இதற்கு முக்கியமான மதிப்புக் கொடுத்திருக்கிறார்கள் ; சிரத்தை காட்டியிருக் கிறார்கள். அதற்காக கார்ப்பரேஷனைப் பாராட்டக் கடமைப்பட்டிருக்கிறோம் என்பதை அவர்களுக்குத் தெரிவித்துக்கொள்ள வேண்டும். அவர்கள்

[Sri M. Kalyanasundaram] [22nd March 1960

இதை அலட்சியப்படுத்தவில்லே. இந்தத் தீர்மானத்தை பிரேரேபித்திருக்கும் மெம்பர் தன்னுடைய பிரசங்கத்தில், என்ன சொல்லியிருக்கிறர் ? " சட்டசபை அங்கத்தினர்களுக்கு, இந்தக் கார்ப்பரேஷனின் சாதனைகளைப்பற்றிய விவரங்களை சர்க்காருக்கு அனுப்பி, அவர்களுக்குத் தெரிவிக்குமாறு செய்ய வேண்டும் " என்று சொல்லியிருக்கிறர். இது நல்ல எண்ணத்தோடு செய்யப்பட்டதா, இங்கு பேசப்பட்ட காரியங்களுக்கு அங்கத்தினர்கள் மீது துவேஷத்தினல் சொல்லப்பட்டதா என்று சொன்னுல், துவேஷம் அல்ல, அவமதிக்க வேண்டுமென்றும் அல்ல. அதற்குப் பதிலாக வெகு சிரத்தையோடு, இங்கு செய்த விமரிசனங்களை எடுத்துக்கொண்டிருக்கிறர்கள் என்பதுதான் அர்த்தம். எந்த அடிப்படையிலே பார்த்தாலும், கார்ப்பரேஷன் தீர்மானமோ, அங்கு பேசப்பட்ட விஷயங்களோ, இந்தச் சபையினுடைய அந்தஸ்தையோ, கௌரவத்தையோ எந்த விதத்திலும் பாதிக்கக்கூடியது அல்ல என்பது என்னுடைய பணிவான அபிப்பிராயம்.

அதோடுகூட, கட்சி அரசியல் நடக்கிறது. நான் சர்க்கார்க் கட்சித் தலைவர் அவர்களைக் கேட்டுக்கொள்கிறேன், இதிலே எந்த அளவு நிதானமாக உற்சாகம் காட்ட வேண்டுமோ அந்த அளவு காட்ட வேண்டும் என்று. இம்மாதிரி பிரச்னைகளையெல்லாம் இங்கு கொண்டுவந்து . . .

Mr. SPEAKER : I think the hon. member is going beyond the scope. I have not yet given my decision on the motion. If he is giving an explanation it may be alright. But to make an appeal to the hon. the Leader of the House on the presumption that I would rule it is a breach of privilege, is wrong and is out of order. (Laughter).

Sri M. KALYANASUNDARAM : அப்படி நான் எண்ணவே இல்லே. யாரும் அப்படி எண்ணுவார்கள் என்றுகூட நான் நினைக்க வில்லே. இப்படி விவாதத்தை . . .

Mr. SPEAKER : How is the Leader of the House responsible? It has been raised by an hon. member of the House. Therefore the use of the, expression ' appeal to the Leader of the House ' is out of order.

Sri M. KALYANASUNDARAM : நான் பேச எழுந்த வுடனேயே நிதி அமைச்சர் அவர்கள் எச்சரிக்கை கொடுத்தார். ஆகையால் சந்தேகம் வந்தது.

Mr. SPEAKER : I have nothing to do with it.

Sri M. KALYANASUNDARAM : ' இந்த சபையின் அங்கத்தினர் என்பதை ஞாபகம் வைத்துக்கொள்ளுங்கள் ' என்றர். அந்தக் கார்ப்பரேஷனிலே, அந்தத் தீர்மானத்தைப் பிரேரேபித்தவர் என் கட்சியைச் சேர்ந்தவர் என்பதற்காகவோ, கார்ப்பரேஷன் நிர்வாகத்தில் பொறுப்பானவர்கள் எதிர்க்கட்சியைச் சார்ந்தவர்கள் என்பதற்காகவோ, நான் அவர்களுக்கு அனுதாபம் காட்ட வேண்டும் என்பதற்காகப் பேச வேண்டுமென்ற எண்ணம் எனக்குக் கிடையாது. அவர்களுக்கு இது விஷயத்தில் ஆதரவு கொடுக்க வேண்டும் என்று பேசவில்லே. மீண்டும் நான் சபையின் கவனத்திற்குக் கொண்டுவர விரும்புவது என்னவென்றல், சபையினுடைய உரிமை, அந்தஸ்து எல்லாம், அங்கு முடியாட்சிக்கும் சமுதாயத்தில் குறிப்பிட்டவர்களுக்கும் எதிராகப் பேசக்கூடாது என்பதாகத்தான் இருக்கிறது. அதையே நாமும் பின்பற்றுவோமானல், அது சரியல்ல. அப்படிப் பார்த்தால், பத்திரிகையில் பிரசுரித்திருக்கிறர்களே, அவர்களும்தானே குற்றம் செய்தவர்களாவார்கள் ? நான் ஒன்று சொல்ல விரும்புகிறேன். கார்ப்பரேஷன் மட்டுமல்ல ; அங்கு பேசிய அங்கத்தினர்கள் மட்டுமல்ல, அதைப் பிரசுரித்த எல்லாப் பத்திரிகைகளுமே அந்தக் குற்றத்தைச் செய்தவர்களாக ஆகிவிடுவார்கள். இப்படி யெல்லாம் பார்க்கும்போது நான் கேட்கிறேன். இந்தச் சபையில் பேசுகின்றவைகளைப்பற்றிக் குறிப்பிட்டுப் பேசவும், குறை

22nd March 1960] [Sri M. Kalyanasundaram]

சொல்வதற்கும் இந்தச் சபையில் வந்திருக்கும் அங்கத்தினர்களுக்கு வோட்டளித்த மக்களுக்கு உரிமை கிடையாதா ? நிதி அமைச்சர் அவர்கள் பட்ஜெட்டிலே பல யோசனைகள் கொடுக்கிறார்கள். அந்த யோசனைகளைப் பற்றி எத்தனையோ பத்திரிகைகள் தலையங்கங்கள் எழுதுகின்றன என்றால், தலையங்கங்கள் எழுதிய பத்திரிகைகள் இங்கு பேசின விஷயங்களைக் கண்டித்துவிட்டார்கள் என்று உரிமைப் பிரச்னை கொண்டுவர முடியும். இப்படி உரிமைப் பிரச்னையைக் கொண்டுவந்து, அதிகமாக, அளவுக்கு மீறி, உரிமைப் பிரச்னையை வலியுறுத்த ஆரம்பிப்பதானது நம்முடைய சபையினுடைய அந்தஸ்துக்குக் கொஞ்சம் குறைவாக ஏற்படும் என்பது என்னுடைய தாழ்மையான அபிப்பிராயம். இதை கனம் சபாநாயகர் அவர்கள் கவனிக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்ளுகின்றேன்.

Mr. SPEAKER : If any other leader of the party wants to speak I will allow. (Sri C. R. Ramaswami rose.) I am not going to allow individual members. I have allowed the mover of the motion. 9-30 a.m.

Sri C. R. RAMASWAMI : Three members are concerned with this matter, Sir.

Mr. SPEAKER : No. The hon. Member and the others are out of the picture long ago.

Sri C. N. ANNADURAI : சட்டமன்றத் தலைவர் அவர்களே, இந்த மன்றத்திலே கார்ப்பரேஷன் நிர்வாகத்தைப்பற்றி தங்களுக்கு தோன்றிய முறையிலே இருக்கிற குறைகளை எடுத்துக்காட்டிய உறுப்பினர்களைப்பற்றி கார்ப்பரேஷன் ஒரு தீர்மானத்தை நிறைவேற்றியிருப்பது இந்த மன்றத்தினுடைய கௌரவத்தை குலைக்கக்கூடியது என்று ஏற்படுமானால், உண்மையிலேயே அப்படிப்பட்ட அளவுக்கு நான் ஆதரவு அளிப்பதற்கு உடந்தையாக எப்பொழுதும் இருக்கமாட்டேன் என்பதை முதலிலேயே தெரிவித்துக்கொள்ளுகிறேன். சட்ட மன்றத்திலே கார்ப்பரேஷன் நிர்வாகத்தைப்பற்றி கண்டித்துக் குறை கூறிப் பேசியவர்கள் கார்ப்பரேஷன் தீர்மானத்திலே குறிப்பிடப்பட்டிருக்கிற 3 அங்கத்தினர்கள் மட்டும் அல்ல. வேறு பலரும் இங்கே அதே காரியத்தைச் செய்திருக்கிறார்கள். குறிப்பாகவும், சிறப்பாகவும், விளக்கமாகவும், விறுவிறுப்பாகவும் சர்க்கார் கட்சியினுடைய தலைவர், இந்தச் சபையின் தலைவர், நம்முடைய நிதி அமைச்சர் அவர்கள் இதைப்பற்றி எடுத்துச் சொல்லியிருக்கிறார்கள். இன்னும் ஓரிரு உறுப்பினர்களும் கார்ப்பரேஷன் நிர்வாகத்தைப்பற்றி இங்கே குறை கூறியிருக்கிறார்கள். இவர்கள் அனைவரையும்பற்றி குறிப்பிடாமல் 3 உறுப்பினர்களை மட்டும் அவர்கள் அங்கே குறிப்பிட்டிருக்கிற காரணம், அவர்கள் சட்டசபை உறுப்பினர்கள் என்ற முறையில் பேசினார்கள் என்பதிலே வந்த வருத்தம் அல்ல. அவர்கள் கார்ப்பரேஷன் நிர்வாகத்திலே பங்கு கொண்டவர்கள் என்ற முறையில், தங்களுடைய இனம் என்ற முறையில் அவர்கள் அவர்களைக் கண்டித்திருக்கிறார்கள் என்று நான் கருதுகிறேன். ஆகையினால், அந்தத் தீர்மானத்தினுடைய முக்கியமான கருத்து கார்ப்பரேஷன் நிர்வாகத்தைப்பற்றி கார்ப்பரேஷனோடு நெருங்கிய தொடர்பு கொண்ட சில உறுப்பினர்கள் குறைகண்டு பேசியிருக்கிறார்களே என்பதிலே அவர்களுக்கு ஏற்பட்ட வருத்தத்தைத்தான் தெளிவாகக் காட்டுகிறதே தவிர, இந்தச் சபையையோ, இந்தச் சபையினுடைய உறுப்பினர்களையோ, அவர்கள் மதிப்பு குறைவாக கருதுகிறார்கள் என்று என்னாலே எந்த வகையிலும் ஊகிக்க முடியவில்லை உண்மையிலேயே, இதற்காக ஒரு உரிமைப் பிரச்னை கொண்டுவரப்படுகின்ற நேரத்தில், உரிமைப் பிரச்னை எந்தெந்த காரணங்களால் கொண்டுவரப் படலாம் என்று தரப்பட்டிருக்கிற விதி முறைகளைப் பார்க்கின்ற நேரத்தில், எந்த வகையிலேயும் இது பிடிபடுவதாக என் மனதிற்கு ஏற்படவில்லை. ஆனால், தங்களுடைய நல்ல தெளிவான தீர்ப்பு நீதியின் பக்கம் இருக்கும் என்ற முறையில் நான் இதற்கு மேல் இந்தப் பிரச்னையைப்பற்றி எதுவும் சொல்ல விரும்பவில்லை.

[22nd March 1960

* SRI V. K. RAMASWAMY MUDALIYAR : Sir, this is a very important question. No doubt, nobody can deny the fact that this is a sovereign body and if anybody wants to criticise the action of any member of this sovereign body outside must do so with the utmost care and caution. In regard to this case, something has been reported in the papers about something that happened in the Corporation. If what is reported is true, it is a matter which should be gone into in detail. Therefore I am of opinion that this matter should be referred to the Committee of Privileges of the House to go into the whole question.

THE HON. SRI C. SUBRAMANIAM : கலியாணசுந்தரம் அவர்களும், அண்ணாதுரை அவர்களும் இந்த தீர்மானத்தினுடைய கருத்து என்ன என்பதைப்பற்றி இங்கே எடுத்துச் சொல்லி அதனாலே இந்தத் தீர்மானத்திலே எந்த விதமான தவறும் இல்லை என்பதைப்பற்றி வலியுறுத்தினார்கள். எனக்கு ஆங்கிலம் தெரிந்தவரையிலே "ரிக்ரெட்" என்று போடுவதன்மூலம், இதற்கு கண்டனம் தெரிவிக்கும் முறையில் இந்தத் தீர்மானம் அமைந்திருக்கிறதே தவிர, வேறு விதமாக அல்ல. அப்படிப் போடுவது உரிமையை பாதிப்பது அல்ல என்று அவர்கள் அபிப்பிராயம் கொள்வார்களேயானால் நான் அதுபற்றி அவர்களை வேறு குறை சொல்ல முடியாது. இருக்கக்கூடிய தீர்மானத்தை ஆராய்ந்தால், தப்பு அர்த்தம் செய்யக்கூடிய முறையில் அது அமையவில்லை என்று விளக்கம் கூறுவதுபற்றி நான் ஆட்சேபிக்கிறேன். ஆகையினால், இப்பொழுது நம் முன்னால் இருக்கக்கூடிய பிரேரணை என்னவென்றால், கார்ப்பொரேஷன் இங்கு நடக்கக்கூடிய விஷயங்களைப்பற்றி கண்டித்து ஒரு தீர்மானம் நிறைவேற்றியது சரியா என்பதைப்பற்றி நாம் யோசிக்க வேண்டியிருக்கிறது. எனக்குத் தெரிந்தவரையிலே அவ்வாறு செய்வது தவறு என்று நான் கருதுகிறேன். அதற்கு எந்த முறையிலே எந்த விதமான நடவடிக்கை எடுக்கவேண்டும் என்பதுபற்றி நீங்கள் முடிவு செய்ய வேண்டும். அதற்குப் பிற்பாடு இந்தக் கமிட்டியில் இதற்கு என்ன செய்ய வேண்டுமென்பதைப்பற்றி நாம் ஆலோசிக்க வேண்டும். இது மேலாக பார்க்கும்பொழுது தவறு என்றுதான் எனக்குத் தோன்றுகிறது. இதை பின்பு கமிட்டி பரிசீலனை செய்து பின்னாலே அதற்கு என்ன நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டும் என்பதைப்பற்றி நீங்கள் கமிட்டிக்கு போக வேண்டுமென்று விரும்பினால், அவர்கள் செய்ய வேண்டியது. கார்ப்பொரேஷன் இதுமாதிரி தீர்மானம் போடுவது தவறு என்று எனக்குத் தெரிந்தவரையில் தோன்றுகிறது. இங்கே பேசுவதுபற்றி வேறு ஒருவரும் அவருடைய கருத்தை தெரிவிக்கக்கூடாது என்பதல்ல. நாம் ஏற்படுத்தியிருக்கக்கூடிய கார்ப்பொரேஷன் சில விஷயங்களை கவனிக்க வேண்டும். அதற்காக ஏற்படுத்தப்பட்டிருக்கிற கார்ப்பொரேஷன் இதுமாதிரி ஒரு தீர்மானத்தின் ரூபமாக ஒரு கண்டனத்தை தெரிவிப்பது தவறு என்று நான் தெரிவித்துக்கொள்ளுகிறேன். அதற்கு மேலே சர்க்காரும் என்ன நடவடிக்கை எடுக்கவேண்டுமென்பதுபற்றி, உரிமைக் கமிட்டிக்கு முன்னாலே இந்த விஷயம் போகுமானால் அவர்கள் முடிவை வைத்துக் கொண்டு, சர்க்காரே அதற்கு வேண்டிய முயற்சி செய்யும்.

SRI M. KALYANASUNDARAM : நாம் ஏற்படுத்திய கார்ப்பொரேஷன் என்று மந்திரி அவர்கள் சொன்னார்கள். கார்ப்பொரேஷன் சட்டத்தைத்தான் நாம் இயற்றியிருக்கிறோம். கார்ப்பொரேஷனை அமைத்தது சென்னை நகர மக்கள். கார்ப்பொரேஷனை சிருஷ்டித்தது சென்னை நகர மக்களே தவிர, நாம் அல்ல.

MR. SPEAKER : The subject is very important. I have to look into the various points raised by hon. Members today. I have also to look into the history of privileges, the question whether the Corporation is under the control of the Legislature,

22nd March 1960] [Mr. Speaker]

whether the Members of this Legislature can attack anybody in the Corporatoin or criticise it, whether the members of the Corporation can retaliate by making any remarks. These are matters which have to be examined thoroughly. Therefore, I shall give my ruling tomorrow. Now I wish to thank the hon. Member Sri Rasheed and the Hon. the Leader of the House and the hon. the Leader of the Opposition and the other party leaders for the clarification and the help they have given me in coming to a conclusion.

We shall now proceed with the voting on Demands..

V.—VOTING ON DEMANDS FOR GRANTS FOR THE YEAR 1960-61—*cont.*

(1) DEMAND XXXIV—ROAD TRANSPORT SCHEMES—WORKING EXPENSES.

(2) DEMAND XLII—CAPITAL OUTLAY ON ROAD TRANSPORT SCHEMES.

* THE HON. SRI R. VENKATARAMAN : Mr. Speaker, Sir, on the recommendation of the Governor, I move :—

'That the Government be granted a sum not exceeding Rs. 2,10,00,700 under Demand XXXIV—Road Transport Schemes —Working expenses.'

'That the Government be granted a sum not exceeding Rs. 2,14,60,500 under Demand XLII—Capital Outlay on Road Transport Schemes '.

கனம் சபாநாயகர் அவர்களே, தேசீயமயமாக்கப்பட்ட பஸ் தொழில் சம்பந்தமாக அதனுடைய நிர்வாகம் கடந்த வருஷத்தில் எந்த முறையில் நடைபெற்றிருக்கிறது என்பதற்கு ஒரு அறிக்கை அச்சடித்து கனம் அங்கத்தினர்களுக்கு அனுப்பப்பட்டிருக்கிறது. அதை அவர்கள் பார்த்திருப்பார்கள் என்று நினைக்கிறேன். ஆகவே, முழு விவரங்களையும் அந்த அறிக்கையில் கொடுத்திருப்பதால், சில குறிப்பான விஷயங்களை மாத்திரம் இப்பொழுது என்னுடைய துவக்க உரையில் சொல்ல விரும்புகிறேன்.

சென்ற வருஷம் மான்யக் கோரிக்கையை நான் இந்தச் சபைமுன் வைத்தபொழுது அந்த ஆண்டில் செலவு அதிகரிப்பதன் காரணமாக நஷ்டம் ஏற்படும் என்று எதிர்பார்த்தோம். அதிகப்படியான பஞ்சப்படி கொடுத்ததன் காரணமாகவும், டீசல் எண்ணெய்க்கு அதிக வரி காரணமாகவும், டயர் போன்றவைகளுக்கு அதிக வரி கொடுப்பதினாலும், 3,000 தொழிலாளர்களுக்கு பிராவிடண்டு பண்டு விஸ்தரிக்கப்பட்டிருப்பதாலும் செலவு அதிகரிக்கும், ஆகவே நஷ்டம் ஏற்படும் என்று எதிர்பார்த்தோம். அதே சமயத்தில் நான் சொன்னேன், சர்க்காருடைய கொள்கை இதை மூன்று விதத்தில் சமாளிக்க முடியும் என்று. ஒன்று பஸ் சார்ஜை அதிகரிப்பது, இரண்டாவது செலவைக் குறைப்பது, மூன்றாவது இதைத் திறமையாக நடத்துவது, ஆக இந்த 3 கொள்கைகளில் திறமையாக நடத்துவது என்ற அடிப்படையில்தான் இதை நாங்கள் கவனிக்கப்போகிறோம் என்றுகூட சொன்னோம். 2, 3 மாதங்களுக்கு பிறகு அப்பொழுது இருந்த நிலைமையைப் பார்த்தபொழுது செலவு இன்னும் அதிகமாக இருந்த காரணத்தினாலே ஒரு வேளை பஸ் சார்ஜைகூட அதிகரிக்க வேண்டுமோ என்றுகூட நினைத்தோம். ஆனால் இன்றைக்கு வருஷ இறுதி நிலைமையை பார்க்கப்போனால், இந்த பஸ் நிர்வாகமானது சற்றேறக்குறைய 19 லட்சம் ரூபாய் அதிகமாக லாபம் காட்டியிருக்கிறது. 19 லட்ச ரூபாய் என்று சொல்லுகிறபொழுது "மெட்ராஸ் பிராஞ்சு" மாத்திரம். மொத்தம் 29 லட்ச ரூபாய்.

[Sri R. Venkataraman] [22nd March 1960

மொத்தமாக நம்முடைய பஸ் நிர்வாகத்தில் சற்றேறக்குறைய பத்து லட்சம் ரூபாய் இண்ட்ரஸ்ட் கொடுத்த பிறகு 29 லட்சம் ரூபாய் மொத்தத்தில் வருமானம் வந்திருக்கிறது என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்ளுகிறேன். இன்னும் பிரயாணிகளுக்கு இந்த பஸ்கள் மூலமாக எவ்வளவு சேவை செய்திருக்கிறோம் என்று பார்த்தால் 1959-ம் வருஷத்தில் 14 கோடி முப்பது லட்சம் சில்லரை பிரயாணிகள் சென்றிருக்கிறார்கள். அதற்கு முன் வருஷத்தில் 13 கோடி 74 லட்சம் பிரயாணிகள் இதன் மூலம் பிரயாணம் செய்திருக்கிறார்கள். இதைப் போலவே வருமானத்திலும் பார்த்தால் 1959-ம் வருஷத்தில் எப்ரல் முதல் பிப்ரவரி வரையில், அதாவது 11 மாதங்களுக்கு ஒரு கோடி 72 லட்சம் சில்லரை ரூபாய் வருமானம் வந்திருக்கிறது. கடந்த வருஷத்தைப் பார்த்தால் ஒரு கோடி 63 லட்சம் சொச்சம் ரூபாய்தான் வருமானம் கிடைத்திருக்கிறது. இன்னும் ப்ரேக்டௌன்களை எடுத்துக்கொண்டாலும் 1958–59-ல் 2,987 ப்ரேக் டௌன்களும் 1959–60-ல் 2,435 ப்ரேக் டௌன்களும் ஏற்பட்டிருக்கிறது. அதாவது சற்றேறக்குறைய 20 சத விகிதம் ப்ரேக் டௌன் குறைந்திருக்கிறது. பஸ்களை புதுப்பிக்கும் விஷயத்தில் கனம் அங்கத்தினர்களுக்குச் சொன்னதாவது வருஷத்திற்கு இவ்வளவு என்ற வகையில் பஸ்களை புதுப்பிப்பது என்று திட்டமிட்டு அதன்மூலம் 1960-ம் வருஷம் மார்ச் மாதம் பழைய பஸ்கள் எலாவற்றையும் எடுத்துவிட வேண்டும் என்பது. அது திட்டப்படி நடந்துவிட்டது. பழைய பஸ்கள் தேங்கி இருந்ததன் காரணமாக வருஷா வருஷம் பஸ்கள் சிலவற்றை புதுப்பிப்பதன் மூலம் 1960-ல் எல்லா பஸ்களையும் புதுப்பித்து விடலாம் என்று சொன்னேன். அந்த முறையில் பார்க்கும்போது 1958 எப்ரலில் நல்ல பஸ்கள் 300 இருந்தன. காலம் கடந்த பஸ்கள் 164 இருந்தன ஆனால் 1960-ல் நல்ல பஸ்கள் 430. காலம் கடந்த பஸ்கள் 20 தான் இருக்கின்றன. ஆகவே திட்டமிட்டபடி நாம் இந்த 3, 4 வருஷங்களுக்குள் கிரமமாக வருஷத்திற்கு இவ்வளவு பஸ்களை புதுப்பிக்க வேண்டும் என்ற முறைப்படி புதுப்பித்துக்கொண்டு வந்திருக்கிறோம். அந்த முறையில் இப்பொழுது எல்லா பஸ்களையும் புதுப்பித்தாகிவிட்டது. ஆகவே 1960 மார்ச் மாதம் 31-ம் தேதியில் பழைய பஸ்கள் இல்லாதபடியும் எல்லாம் புது பஸ்களாகவே இருக்கும்படியாகவும் நடவடிக்கை எடுத்துக்கொண்டாகி விட்டது. அந்த நிலைமையை நாம் இப்பொழுது உண்டாக்கியிருக்கிறோம். அதற்கு வேண்டிய புள்ளி விவரங்களையும் கொடுக்க விரும்புகிறேன். 1959–60-ல் புதுப்பித்த பஸ்கள் 84, புதியதாக தருவித்தது 32 பஸ்கள், அதாவது 116 பஸ்கள். 1959–60-ல் மாத்திரம் இத்தனை பஸ்கள் புதுப்பித்திருக்கிறோம்.

நடப்பு வருஷத்தில் சில ரூட்டுகளை தேசீயமயமாக்கி இருக்கிறோம். இதற்கு முன்பே புள்ளி விவரங்கள் கொடுத்திருக்கிறேன். நடப்பு வருஷத்தில் பெங்களூருக்கு சிறப்பாக ஒரு பஸ்ஸை, அதாவது ஒரு ஸ்பெஷல் பஸ்ஸை துவக்கி வைத்தோம். அதனுடைய பலன் மிகவும் திருப்திகரமாக இருக்கிறது. இந்த ஆறு மாதங்களில் அறுபது ஆயிரத்து எண்ணுத்தி நாற்பது ரூபாய் மொத்த வருமானமும் நிகர லாபம் 26,700 ரூபாயும் பெற்றிருக்கிறோம். அதன்படி பார்த்தால் வருஷம் ஒன்றுக்கு 45 ஆயிரம் ரூபாய் அளவுக்கு இந்த பஸ் மூலம் லாபம் வரும் என்று தெரிய வருகிறது. ஆகவே வெகு தொலைவிலுள்ள ஊர்களுக்கு பஸ்களை விடலாம் என்று சர்க்கார் முடிவு செய்திருக்கிறது. 1960–61-ல் சென்னையிலிருந்து சேலத்திற்கும், சென்னையிலிருந்து திருச்சிக்கும், திருச்சியிலிருந்து திருநெல்வேலிக்கும், மதுரையிலிருந்து நாகர்கோவிலுக்கும், திருச்சியிலிருந்து கோயம்புத்தூருக்கும் ஆக ஐந்து ரூட்டுகளில் லாங்கு டிஸ்டன்ஸ் பஸ்கள் இப்பொழுது பெங்களூருக்கு விடுகிற மாதிரி விடப்படும் என்பதை நான் தெரிவித்துக்கொள்ளுகிறேன்.

இன்னும் ப்ரேக்டௌன்கள் திட்டமிட்டபடி கவனிக்கப்படுகிறது. வொயர்லெஸ் செட்டுகளை வாங்கி வைத்திருக்கிறார்கள். அதை உபயோகிப்பதன் மூலம் உடனடியாக எந்த இடத்தில் ப்ரேக்டௌன் ஏற்பட்டிருக்கிறது என்று தெரிவிக்கப்படுகிறது. அப்படித் தெரிந்துகொண்டு உடனடியாக அதை கவனிப்பதற்கு அது வசதியாக இருக்கிறது.

22nd March 1960] [Sri R. Venkataraman]

இந்த பஸ்களை வைத்து நடத்தும்போது எல்லா பஸ்களையுமே பாடி கார்ட் லைனில் வைத்து நடத்துவது உசிதம் அல்ல. அப்படி நடத்துவது நல்லது அல்ல. நூறு அல்லது 150 பஸ்களை ஒரே இடத்தில் வைத்து நடத்துவது என்பது நல்ல முறை. அதனால் அதற்காக தண்டையார் பேட்டையில் நிலத்தை ஆர்ஜிதம் செய்து அங்கே இவைகளை வைப்பதற்கு நடவடிக்கைகள் நடந்து கொண்டிருக்கிறது. அங்கே உடனடியாக சில பஸ்களை வைத்து நடத்துவதற்கு யோசனை செய்து கொண்டிருக்கிறோம். அதற்கு வேண்டி இப்பொழுது காம்பவுண்ட்வால் கட்டவேண்டும். அது சம்பந்தமான வேலையும் இப்பொழுது நடைபெற்றுக்கொண்டிருக்கிறது.

அடுத்தபடியாக பிரயாணிகளுடைய அமெனட்டிஸ். தகுந்த அளவில் பிரயாணிகள் தங்குவதற்கு ஷெல்டர்கள் கட்டிக்கொடுக்கப்பட்டிருக்கிறது. பதினாறு ரூட்டுகளுக்கு இப்பொழுது சீசன் டிக்கட்டுகள் கொடுத்திருக்கிறோம். 1960–61-ல் இன்னும் இரண்டு ரூட்டுகளுக்கு சீசன் டிக்கட்டுகள் கொடுக்க லாம் என்று யோசித்துக்கொண்டிருக்கிறோம். தொழிலாளர்கள் அதிக மாக இருக்கக்கூடிய இடங்களுக்கு வசதியாக 20-ம் நம்பர் ரூட்டிலும் 56-ம் நம்பர் ரூட்டிலும் சீசன் டிக்கட்டுகளைக்கொடுக்க ஏற்பாடு செய்துகொண் டிருக்கிறோம். இதைப்பற்றிய யோசனை இப்பொழுது சர்க்காரிடம் இருக் கிறது. பாசஞ்சர் அமெனட்டிஸ் சம்பந்தமாக வருகிற வருமானத்தில் ஐந்து சத விகிதத்தை தனியாக வைத்து அதாவது "பாசஞ்சர் அமெனட்டிஸ் பண்ட்" என்று வைத்து வசதி செய்து கொடுக்க தீர் மானம் செய்திருக்கிறது. இன்னும் கன்யாகுமரியை எடுத்துக்கொண்டால் அங்கே இன்னும் ஒன்று அல்லது இரண்டு மாதங்களில் ஒரு வொர்க் ஷாப்பை ஆரம்பிக்கப்போகிறோம். அங்குள்ள சர்க்கார் பஸ்களை எடுத்துக் கொண்டால், கனம் டி. எ. ராமசாமிக்கு நன்றாகத் தெரியும், மூன்று நல்ல பஸ்கள்தான் ஓடிக்கொண்டிருந்தது. மற்றும் 57 தகர டப்பாக்கள் ஓடிக்கொண்டிருந்தன. அவைகள் எல்லாம் இப்பொழுது புதுப்பிக்கப்பட்டு இப்பொழுது 62 பஸ்கள் அங்கே ஓடிக்கொண்டிருக்கின்றன என்பதை தெரிவித்துக்கொள்ளுகிறேன்.

தொழிலாளர்கள் சம்பந்தமாக அவர்களுக்கு போனஸ் கொடுக்கும் அளவில் 2,900 தொழிலாளர்களுக்கு 59,000 ரூபாய் போனஸாகக் கொடுக்கப் பட்டிருக்கிறது. ப்ராவிடெண்ட் பண்ட் வசதிகளையும் அதிகரித்திருக்கிறோம். குறிப்பாக வருஷத்திற்கு ஒரு மாதம் கிராச்சுயிட்டி கொடுக்கும்படியாக ஏற் பாடு செய்யப்பட்டிருக்கிறது. இதைப்பற்றி நான் சென்ற வருஷத்திலேயே விளக்கியிருக்கிறேன். அவர்களுக்குக் கொடுக்கக்கூடிய சலவை அலவன்ஸ் ரூபாய் $1\frac{1}{2}$-யிலிருந்து 2 ஆக உயர்த்தப்பட்டிருக்கிறது. மூன்று செட் உடை கொடுக்கப்பட்டிருக்கிறது. இன்னும் இரண்டு வருஷங்களுக்கு ஒரு முறை பூட்ஸ் கொடுக்கவும் ஏற்பாடு செய்யப்பட்டிருக்கிறது. சைதாபேட்டை ஹசன் புரம் என்ற இடத்தில் இருபது ஏக்கர் நிலத்தை ஆர்ஜிதம் செய்து அவர் களுக்கு வீடுகள் கட்டிக்கொடுக்க ஏற்பாடு செய்யப்பட்டிருக்கிறது. தண்டை யார்பேட்டையில் பத்து ஏக்கர் நிலம் ஆர்ஜிதம் செய்யப்பட்டு அவர்களுக்கு வீடுகள் கட்டிக்கொடுக்க ஏற்பாடு செய்யப்பட்டிருக்கிறது.

அடுத்தபடியாக தொழிலாளர் ஸ்தாபன எக்ஸ்பர்ட் கொடுத்த ரிபோர்ட் இப்பொழுது பரிசீலனையில் இருக்கிறது. அவருடைய சிபாரிசு படி சர்க்கார் வேண்டிய நடவடிக்கைகளை எடுத்துக்கொள்ளத் திட்டமிட்டிருக் கிறார்கள். அதன் மீதுள்ள முடிவுகள் இந்த சபையின் மேஜையின் மீது வைக்கப்படும். கனம் அங்கத்தினர்கள் இது சம்பந்தமாக ஆலோசனை கூறியபிறகு மற்றவைகளைச் சொல்லாம் என்று நினைக்கிறேன்.

Sri C. N. ANNADURAI : Sir, on a point of explanation . . .

Mr. SPEAKER : கனம் அங்கத்தினர்கள் தங்களுடைய வெட்டுப் பிரேரணைகளை மூவ் பண்ணட்டும் ; அதன் பிறகு சொல்லலாம்.

Motion moved—

'That the Government be granted a sum not exceeding Rs. 2,10,00,700 under Demand XXXIV—Road Transport Schemes.'

I understand that the cut motion standing in the name of Sri N. K. Palanisami under Demand XXXIV—Road Transport Schemes will be moved.

SRI N. K. PALANISAMI : Sir, I move—

'That the allotment of Rs. 2,10,00,700 under Demand XXXIV—Road Transport Schemes be reduced by Rs. 100.'

MR. SPEAKER : Motion moved—

'That the Government be granted a sum not exceeding Rs. 2,14,60,500 under Demand XLII—Capital Outlay on Road Transport Schemes'.

I understand that the cut motion standing in the name of Sri A. Govindasamy under Demand XLII—Capital Outlay on Road Transport Schemes will be moved.

SRI A. GOVINDASAMY : Sir, I move—

'That the allotment of Rs. 2,14,60,500 under Demand XLII—Capital Outlay on Road Transport Schemes be reduced by Rs. 100.'

MR. SPEAKER : The Demands and the cut motions are before the House for discussion.

The hon. Member, Sri Annadurai, wants to say something. He can speak now.

SRI C. N. ANNADURAI : திரு. கோவிந்தசாமி அதைப்பற்றி சொல்வார். நான் பேசப்போவதில்லை.

MR. SPEAKER : May I know how much time does the Hon. Minister require for his reply?

THE HON. SRI R. VENKATARAMAN : Forty minutes.

MR. SPEAKER : The Hon. Minister will begin his reply at 12-45 p.m.

SRI N. K. PALANISAMI : கனம் சபாநாயகர் அவர்களே 1947-ஆம் வருஷத்தில் நம் சர்க்கார் இந்த பஸ் போக்குவரத்தை எடுத்துக், கொண்டார்கள். எடுத்துக்கொள்ளும்போது கிட்டத்தட்ட 220 பஸ்கள் இருந்தன. இப்போது 453 பஸ்கள் இருக்கின்றன. ஜனத்தொகையை எடுத்துக்கொண்டால் 1951-ம் வருஷ ஸென்ஸஸ் பிரகாரம் 14 லட்சமாக இருந்தன. இப்போது 18 லட்சம் இருக்கிறது. நான்கு லட்சம்தான் அதிகமாக இருக்கிறது. ஆகவே இன்னும் இந்த பஸ்ஸில் நெருக்கடி தீரவில்லை. ஜனங்கள் ஒவ்வொரு பஸ் ஸ்டாப்பிலும் மணிக்கணக்காக பஸ்ஸுக்குக் காத்துக்கொண்டிருக்கவேண்டிய நிலைமை இருக்கிறது. ஆகவே சர்க்கார் இதில் எந்த அளவுக்கு அபிவிருத்தி செய்திருக்கிறது என்பதைப் பார்க்கவேண்டும்.

22nd March 1960] [Sri N. K. Palanisami]

இந்த 13 வருஷ காலங்களில் மேலும் நமக்கு ஏற்பட்டிருக்கிற அநுபவத்தை வைத்துக்கொண்டு நல்ல முறையில் இதைச் சீர்திருத்தி வைத்திருக்கலாம். சமீபத்தில் இந்த நிர்வாகத்தில் ஒரு மாறுதல் செய்ததன் காரணமாக சில அபிவிருத்தி ஏற்பட்ட போதிலும்கூட இன்னும் பஸ் போக்குவரத்து மோசமாகவே இருந்து வருகிறது. சர்க்கார் நடத்துகின்ற தொழில்கள் என்றால் எல்லாம் இப்படித்தான் இருக்குமோ, அவர்கள் இப்படித்தான் நடத்துவார்களோ என்ற ஐயமும் ஜனங்கள் மத்தியில் ஏற்பட்டிருக்கிறது. (கனம் ஸ்ரீ ஆர். வெங்கட்டராமன் : நாங்கள் எப்படிச் செய்தாலும் இப்படித்தான் சொல்லிக்கொண்டிருப்பார்களோ என்கிற ஐயமும் ஏற்பட்டிருக்கிறது.) இன்றையதினம் 453 பஸ்கள் இருக்கிறது. ரோடுகளில் ஓடவேண்டியது 320 பஸ்களில் இருந்து 340 பஸ்கள். இவை ஓடியாக வேண்டும். சாதாரணமாக ஒரு பஸ் மாதத்தில் எட்டு தரம் ப்ரேக் டவுன் ஆகிறது. அதைக் கணக்கிட்டால் 70 பஸ்களில் இருந்து 110 பஸ்கள் வரையில் ஷெட்டில் தங்கிவிடுகிறது. பஸ்கள் குறிப்பிட்ட நேரத்திற்கு 2 மணி தாமதித்து வருகிறது. இந்தவகையில் 30-ல் இருந்து 40 பஸ்கள் வரை நமக்குப் போய்விடுகின்றன. ஆகவே 260-ல் இருந்து 280 வரைக்கும்தான் பஸ்கள் ரூட்டில் ஓடிக்கொண்டிருக்கின்றன. மொத்தம் உள்ள பஸ்ஸில் மூன்றில் ஒரு பகுதி ஓடாமல் இருக்கிறது.

THE HON. SRI R. VENKATARAMAN : கனம் அங்கத்தினர் அவர்கள் இது மாதிரியாகப் புள்ளி விவரம் சொன்னால் எதில் இருந்து சொல்கிறார்கள் என்று தெரியவில்லை. வாய்க்கு வந்தபடி சொல்லிக் கொண்டுபோனால் எனக்குப் பதில் சொல்ல முடியாது. ஆகவே எதில் இருந்து இந்தப் புள்ளி விவரங்களைச் சேகரித்துச் சொல்கிறார்கள் என்று கேட்கிறேன்.

* SRI R. SRINIVASA IYER : On a point of Order, Sir. The hon. Member is a member of the Estimates Committee, which is now going into the question of Nationalised "Transport". Reports and informations have been gathered by the Committee and the Committee has not yet finalised its report. Information gathered by the Committee are to be treated as confidential, according to the instructions given to us. When certain facts gathered by the Committee are given out in the House, it may be out of order. I would request, you, Mr. Speaker, to give your ruling on the same.

MR. SPEAKER : I am not aware of the fact that the Estimates Committee has got certain information with it. I am not also aware of the fact that the hon. Member Sri N. K. Palanisami is a member of that Committee and that he is speaking from some information placed before the Committee. But I support the Hon. Minister that whenever an hon. Member gives statistics, it is desirable in the interests of justice, that he says where his statistics are coming from, so that the Ministers can reply. If as the hon. Member Srinivasa Iyer says the hon. Member Sri N. K. Palanisami is giving out some information gathered by the Estimates Committee, it is better he avoids giving those statistics.

SRI N. K. PALANISAMI rose—

MR. SPEAKER : I want to make it clear. If the hon. Member is a member of the Estimates Committee and he wants to say what he has learnt from the Estimates Committee, he should wait till the Committee presents its report.

[22nd March 1960

SRI T. L. SASIVARNA THEVAR : அவர் எஸ்டிமேட்ஸ் கமிட்டி மெம்பராக இருந்தாலும் அந்தத் தகவல்களை இங்கே இந்தச் சபை மெம்பர் என்ற முறையில் வெளியிடலாம் அல்லவா என்று கேட்கிறேன்.

MR. SPEAKER : அதைத்தான் நான் சொல்லிக்கொண்டிருக்கிறேன். அவர் புள்ளி விவரங்களைச் சொல்லலாம். எப்படிக் கிடைத்தது, எங்கே இருக்கிறது என்று சொன்னால் அமைச்சர் அவர்களுக்குப் பார்த்துக் கொள்ள உதவியாக இருக்கும்.

SRI N. K. PALANISAMI : நான் இங்கே பேசுவது சர்க்கார் நடத்துகிற தொழில் நன்றாக நடக்கவேண்டும் என்பதற்காகவே. இந்தச் சர்க்கார் அந்தத் தொழிலை விட்டுவிடவேண்டும் என்ற முறையில் பேச வரவில்லை.

இங்கே கிட்டத்தட்ட 107 பஸ் ரூட்டுகள் இருக்கின்றன. ஓடிக்கொண்டிருக்கக்கூடிய பஸ்களை எடுத்துக்கொண்டால் 250 தான். ஒரு ரூட்டுக்கு 2½ பஸ்கூட இல்லை. சாதாரணமாக தனிப்பட்ட முதலாளிகள் இரண்டு பஸ்களுக்கு ஒரு ஸ்பேர் பஸ் வைத்துக்கொண்டிருக்கிறபோது நாம் நமக்குத் தேவையான ஸ்பேர் பஸ்களை வைத்துக்கொள்ளாமல் இதை வெற்றிகரமாக நடத்த முடியாது. ஆகவே மொத்த பஸ்களின் எண்ணிக்கையை இன்னும் ஒரு நூறுவது உயர்த்தவேண்டும் என்று நான் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அதுமட்டும் அல்ல. இவ்வளவு ப்ரேக் டவுன்கள் ஆகிறதே, இதைக் குறைப்பதற்கு சில புதிய என்ஜின்களை வைத்து இருந்தால் ஏதாவது கோளாறு ஏற்பட்டால்கூட உடனே புதிய என்ஜின்களை வைத்து அந்த ப்ரேக் டவுன்களைத் தவிர்த்திருக்க முடியும். ஆகவே இந்தமாதிரியான குறைபாடுகளை நாம் நீக்காத காரணத்தினால் இன்றையதினம் நமக்கு 1 கோடியே 84 லட்சம் ரூபாய் அதில் இருந்து வந்தபோதிலும் 3-ல் ஒரு பங்கு 60 லட்சம் ரூபாய்க்கு அதன் மூலம் நஷ்டம் வருகிறது என்பதை இந்த ப்ரேக்டவுன் காட்டுகிறது.

அதுமட்டும் அல்ல. மந்திரி அவர்களே சொல்கிறார்கள், அதிகப்படியான செலவு ஆகிறது என்று. கிட்டத்தட்ட 23 லட்சத்திற்கு ஸ்பேர் பார்ட்ஸுகளுக்காக செலவாகிறது. எண்ணைச் செலவு. இந்த எண்ணை வாங்கக்கூடிய முறையில் எவ்வளவு பஸ்கள் ஓடுகிறதோ அதற்கு வாங்கப்படுகிறதா, மொத்த பஸ்களுக்கு வாங்கப்படுகிறதா என்ற கணக்கு இல்லை. இன்றைய தினம் கிட்டத்தட்ட வருஷம் ஒன்றுக்கு 7-ல் ஒரு பகுதி புதிய பஸ் போடப்படுவதாகச் சொன்னார்கள். இந்த புதிய பஸ்கள் 8 வருஷம் ஓடுகின்றன. ஆனால் இந்த எட்டு வருஷம் கழித்து அவை என்ன செய்யப்படுகிறது என்றால் அப்படியே ஏலம் போட்டு விடுகிறார்கள். ஏலத்தில் இரண்டாயிரத்து ஐநூறு ரூபாய், மூவாயிரம் ரூபாய்க்குத் கூடப்போவதில்லை.

THE HON. SRI R. VENKATARAMAN : கனம் அங்கத்தினர் சொல்வது எல்லாம் தப்பாகவே இருப்பதனால் நான் என்ன பண்ணுவது ? எங்கிருந்து இந்தப் புள்ளிவிவரங்கள் கிடைத்தது என்றும் சொல்லவில்லை. எட்டு வருஷம் ஆனவுடன் எந்த பஸ்ஸும் ஏலம் போடப்படுவதில்லை. ஓடும் வரையில் அது ஓடிக்கொண்டே தான் இருக்கிறது.

SRI N. K. PALANISAMI : The Hon. Minister himself said that every year the buses will be replaced.

THE HON. SRI R. VENKATARAMAN rose—

MR. SPEAKER : The hon. Member is not listening to the Hon. Minister's suggestion. Let him continue. The Hon. Minister may reply in the end.

22nd March 1960]

Sri N. K. PALANISAMI : ஆகவே இம்மாதிரி முறையில் ஏலம் போடுவது சரியில்லை. அதில் இருக்கக்கூடிய பொருள்களுக்குக் கணக்குக் கிடையாது. அப்படியே ஏதாவது ஒரு கம்பெனிக்கு விற்றுவிடலாம். அதன் மூலம் நமக்கு நஷ்டம் ஏற்பட்டிருக்காது.

இன்னும் மெயின்டினன்ஸை எடுத்துக்கொண்டால் அந்த பஸ்களுக்கு சிலரை பொறுப்பாளியாக வைக்கவேண்டும். க்வாலிபைட் என்ஜினியர்கள் கிடையாது. மூன்றும் பாரம் படித்தவர்களையே வைத்துக்கொண்டிருக்கிறார்கள் என்றால் அது எப்படி இருக்கும் ? காரணம் கேட்டால் க்வாலிபைட் என்ஜினியர்கள் கிடைக்கவில்லை என்கிறார்கள். அவர்களுக்குத் தகுந்த சம்பளம் கொடுத்தால் வருவார்கள். அந்த பஸ்களை இருபது முப்பது ஆகப் பிரித்து அதற்கு டிரைவர், கண்டக்டர் முதலியவர்களைப் பொறுப் பாளியாக்கவேண்டும். அப்படி இப்போது கிடையாது. எந்த டிரைவர் எந்த பஸ்ஸை வேண்டுமானாலும் எடுக்கலாம் என்று இருக்கிறது. ஆகவே யாரும் பொறுப்பாக இருப்பது இல்லை. ஒரே சமயத்தில் நான்கு பஸ்கள் ஒன்றன்பின் ஒன்றாகப் போகின்றன. இதற்குக் காரணம் சரியான டைம் டேபிள் கிடையாது. டைம்டேபிள் பிரகாரம் சரியாக இருக்கிறதா இல்லையா என்பதை செக் பண்ணுவதற்கு ஏதாவது ஏற்பாடு இருக்கிறதா ? ஒரு டிரைவர் எவ்வளவு தூரம் போகவேண்டுமென்று பிரித்து கொடுத்திருக் கிறதே தவிர எந்தெந்த டிரிப் எந்த நிமிஷத்தில் போய்ச் சரியாக சேரு கிறது என்று கவனித்தால் முறையாக அந்தந்த நேரத்திற்கு போய் சேருகின்ற நிலை ஏற்படும். 10-00 a.m.

தனிப்பட்டவர்கள் பஸ்ஸில் 50 பேர்களுக்கு மேல் ஏற்றுவது கிடையாது. ஆனால் ஸ்டேட் டிரான்ஸ்போர்ட் பஸ்ஸில் 75, 100 பேர்களை ஏற்று கின்றார்கள். இதன் காரணமாக பேரிங் சீக்கிரம் தேய்ந்து விடுகிறது. இந்த நெருக்கடியை சீக்கிரம் தீர்க்கவேண்டுமென்றால் குறைந்தது 100 பஸ்ஸாவது அதிகப்படுத்தவேண்டும். பஸ்ஸை அதிகப்படுத்தாவிட்டால் நெருக்கடியைத் தீர்க்க முடியாது.

தொழிலாளர்களுக்கு இன்ஸென்டிவ் கொடுக்கவேண்டும் என்பதைப் பல இடங்களில் பார்க்கிறோம். 120 ரூபாய்க்கு மேல் சம்பளம் கொடுக்கிறார் கள். அவர்களுக்கு வேண்டிய போனஸ் கொடுக்கிறார்கள். பம்பாயில் பி.ஈ.எஸ்.டி. ஸ்தாபனத்திலே வாழ்க்கை புள்ளி எந்த அளவு இருக் கிறதோ அந்த அளவு அவர்களுக்கு அலவன்ஸ் கொடுக்கிறார்கள். அங்கு இருக்கும் ஜனங்கள் வசதியாக இருக்கும் முறையில் மிகவும் குறைந்த கட்டணம் வசூல் செய்யப்படுகிறது. இங்கே அதிகக் கட்டணம் வசூல் செய்து குறைந்த அளவு வசதி கொடுக்கக்கூடிய நிலைமை இருக் கிறது. இம்மாதிரி குறைபாடுகளை சர்க்கார் நீக்கி சரியான முறையில் நடத்துவதற்கு திட்டம் போடுவார்கள் என்று நினைக்கிறேன்.

* **Sri M. S. SELVARAJAN** : கனம் சபாநாயகர் அவர்களே, சர்க்கார் கொண்டுவந்திருக்கும் போக்குவரத்துத் துறை மான்யக் கோரிக் கையை நான் ஆதரிக்கிறேன். கடந்த 1947-ம் வருஷம் முதல் முதலாக சென்னைப் பட்டணத்தில் 30 பஸ்களுடன் இந்த டிரான்ஸ்போர்ட்டை ஆரம் பம் செய்தார்கள். இன்றைய தினம் சென்னை நகரத்தில் 450 பஸ்களும் கன்னியாகுமரியில் 90 அல்லது 100 பஸ்களும் விடக்கூடிய நிலைமையில் இருக்கிறோம். சென்னை நகரத்தில் டிராம் மூலமாக சொற்ப செலவில் போக்குவரத்து வசதி இருந்துகொண்டிருந்தது. டிராமினால் மிகவும் நன்மைகள் ஒருபுறம் இருந்தபோதிலும்கூட போக்குவரத்துக்கு இடைஞ் சலைக் குறைப்பதற்காக அதை மாற்றவேண்டிய அவசியம் ஏற்பட்டது. இந்த நேரத்தில் ராஜ்யத்தின் தலைநகரில் இருந்த குழப்ப நிலையிலே நமது சர்க்கார் டிரான்ஸ்போர்ட்டை ஏற்று மிக தைரியமாக நல்ல முறையிலே சமாளித்து டிராமை மறக்கக்கூடிய நிலைமை உண்டுபண்ணி இருக்கிறார் கள் என்பது போக்குவரத்து இலாகாவிற்கு ஒரு நல்ல அத்தாட்சியாக நாம் சொல்ல முடியும். இதுபோல் சமீப நாட்களில் டாக்ஸி டிரைவர்கள் வேறு பல துறைகளில் போக்குவரத்து வசதி செய்துகொண்டு இருக் கின்றவர்கள் எல்லாம் சரியோ தப்போ அவர்கள் திடீரென்று வேலை நிறுத்தம் செய்து போக்குவரத்தை நிறுத்தக்கூடிய அபாயமும் கஷ்டங்

[Sri M. S. Selvarajan] [22nd March 1960

களும் ஏற்படுகின்ற அந்த நேரத்தில் எல்லாம் சென்னை பஸ் டிரான்ஸ்போர்ட் தகுந்த அளவு, ஜனங்களினுடைய திருப்திக்கு உகந்த அளவு வசதி செய்து நல்ல பெயர் வாங்கிக்கொண்டிருக்கிறார்கள். கடந்த பல வருஷங்களில் உள்ள புள்ளி விவரங்களை எடுத்துப்பார்க்கும்போது ஒவ்வொரு வருஷமும் குறைந்தது 83 ஆயிரம் ரூபாய் லாபமாவது வரக்கூடிய நிலைமையும், அதிகபட்சம் 27 லட்சம் ரூபாய் லாபம் வரக்கூடிய நிலைமையிலே கடந்த 12 வருஷ காலத்தில் பஸ் டிரான்ஸ்போர்ட் நடந்து வந்திருக்கிறது. அதுமட்டும் அல்ல, லாப நோக்கத்தில் மாத்திரம் இந்த பஸ் டிரான்ஸ்போர்ட் ஆரம்பிக்கப்படவில்லை. இன்றைய தினம் கொடுக்கப்பட்ட புள்ளி விவரங்களில் இருந்து அதிக பேர் பிரயாணம் செய்கிறார்கள் என்று தெரிகிறது. அதிக இடங்களில் பஸ்கள் பழுது அடைந்து ஆங்காங்கே நிறுத்தப்படுகின்ற நிலைமை பெரும்பாலும் குறைந்து அதிக வருமானம் வந்திருக்கிறது. அதிக அளவு புதிய பஸ்கள் அமைக்கப்பட்டு வருகின்றன. புதிய பஸ் ரூட்டுகள் அங்காங்கே தருவதற்கு ஏதுக்கள் உண்டு பண்ணியிருக்கிறோம் என்பதெல்லாம் நமக்கு நல்ல பெயரை சம்பாதித்து கொடுத்திருக்கக்கூடிய அம்சங்கள் ஆகும். இந்த நிலையில் பஸ் டிரான்ஸ்போர்ட் 12 வருஷங்களாக வேகமாக சென்றுகொண்டிருக்கிறது என்பதைத் தாராளமாக சொல்லமுடியும்.

குறிப்பாக சென்னையிலிருந்து நீண்டதூரம் பெங்களூர் வரை செல்லும் பஸ்களை ஏற்படுத்தி லாபகரமாக நடத்திக்கொண்டிருப்பதும், மேலும் பல பஸ் ரூட்டுகளை ஏன் திறந்து புதிய நல்ல வசதிகளை செய்துக் கொடுக்க முடியாது என்ற நிலைமையை நோக்கி நம்மை அழைத்துச் செல்கிறார்கள். இதுபோலவே வேறு ஒரு நல்ல அம்சமும் பார்க்கிறோம். வரக்கூடிய லாபம் மாத்திரம் நம் நோக்கம் அல்ல. இதைக் கருத்தோடு வைத்துக் கொண்டு அரசாங்கம் கிடைக்கக்கூடிய லாபத்திலிருந்து ஒரு பகுதியை ஈயர் மார்க் செய்து ஜனங்களுடைய வசதிக்கு ஒதுக்கக்கூடிய நிலைமையை உண்டு பண்ணியிருக்கிறார்கள். இது நல்ல சிறந்த அம்சம். பல்வேறு வசதிகள் செய்துகொண்டிருந்த போதிலும், பஸ்களில் ஏற்படும் பழுதுகளை சீர்திருத்துவதற்கு வேண்டிய ஸ்பேர் பார்ட்ஸ் தேவைப்படுகின்றன. இந்தியா முழுவதற்கும் ஏற்பட்டிருக்கும் கமிட்டியினுடைய ரிபோர்ட்டில் குறைந்தபட்சம் ஒரு பஸ்க்கு வருடம் ஒன்றுக்கு தொளாயிரம் ரூபாய் வரையிலும் ஸ்பேர் பார்ட்ஸ்க்கு செலவிட வேண்டுமென்று கூறியிருக்கிறார்கள். இந்த அளவிற்கு வெளிநாடுகளிலிருந்து இறக்குமதி செய்வதற்கு உரிய அனுமதி நமக்கு கிடைக்கவேண்டும். இன்றைக்கு இருக்கும் இறக்குமதிக் கொள்கையின்படி நமக்கு அதிகபட்சமாக பஸ் ஒன்றுக்கு கிடைத்து வந்தது 200 ரூபாய்தான். ஆனால் நம்முடைய முறையீட்டின் பிரகாரம் 300 ரூபாய் வரை அனுமதிக்கப்பட்டிருக்கிறது. இது போதுமானது அல்ல. இதை கவனித்து இறக்குமதிக் கொள்கையை தடையாக இல்லாத அளவிற்கு ஜனங்களினுடைய சௌகரியத்திற்கு வேண்டிய பஸ்கள் அவ்வப்போது செப்பனிடப்படும் முறையில் ஸ்பேர் பார்ட்ஸ் கிடைக்க வழிவகை செய்ய வேண்டும் என்பது என்னுடைய கோரிக்கை.

என்னதான் வசதி செய்தபோதிலும் இன்னும் அதிக வசதிகள் செய்ய வேண்டிய நிலைமையில் இருக்கிறோம். பிரயாணிகளுக்கு செய்யவேண்டிய நல்ல அம்சங்கள் நிறைய இருக்கின்றன. 'பீக் அவர்' பிரச்னை தீர்க்கப்பட வேண்டும். பல முக்கியமான நெரிசல்கள் உள்ள இடங்களில் தனியாக கண்டக்டர்களை நியமித்து டிக்கட் கொடுக்கச்செய்து பஸ்களை விடுகிறார்கள். ஆனால் இன்னும் சில இடங்களில் இந்த முறை ஓரளவிற்குக் குறைவதால் பிரயாணிகளுக்குச் சிரமம் ஏற்படுகிறது. இதை இன்னும் பல இடங்களில் அமுல் நடத்தவேண்டுமென்று தெரிவித்துக்கொள்ள விரும்புகிறேன். பாரிஸ் கார்னர், ப்ரூட் மார்க்கட் போன்ற இடங்களில் தனியாக கண்டக்டர் வைத்து டிக்கட் கொடுக்கும் முறை அவசியம் வேண்டும். அப்படியானால் சென்ட்ரல் ஸ்டேஷனிலே பஸ்ஸை நிறுத்தி டிக்கட் வழங்குவதிலே ஏற்படும் தாமதம் தவிர்க்கப்படலாம். சென்னை நகரத்தில்கூட மைலாப்பூரில் இருந்து அயினாவரம், புரசைவாக்கம் போகவேண்டுமென்றால் இரண்டு மூன்று இடங்களில் இறங்கிச் செல்லவேண்டி இருக்கிறது. இது போன்ற இடங்களுக்கு நேரடியாக பஸ்கள் விடுவதற்கு ஏற்பாடு செய்யலாம். மேலும் எழும்பூர் ஸ்டேஷனிலே காலை நேரங்களில் தூரமான இடங்களி

22nd March 1960] [Sri M. S. Selvarajan]

லிருந்து பல ரயில்கள் வருகின்றன. அந்த நேரத்தில் மாணவர்களுக்கு ஸ்பெஷல் பஸ் விடுவது போல் சில ஸ்பெஷல் பஸ்கள் விடுவதற்கு வசதி செய்வது நலமாக இருக்கும். அப்படிச் செய்தால் டாக்ஸி டிரைவர் களிடம் அனுவசியமாகச் சிரமத்திற்கு ஆளாகாமல் இருக்க முடியும்.

இரவு நேரங்களில் பஸ்கள் ஷெட்டுக்குப் போவதாக போர்டுகளைப் போட்டுக் கொண்டு எங்கும் நிற்காமல் திரும்பிக் கொண்டிருக்கின்றன. அவைகளில் எந்த விதமான பிரயாணிகளும் ஏற்றிக்கொள்ளப்படுவது கிடையாது. பெரும்பாலும் எல்லா பஸ்களும் ஷெட்டுகளுக்கு வரும்போது மவுண்ட் ரோடு வழியாகப் போகும்படி இருக்கிறது. அதுவரையாகிலும் பிரயாணி களை ஏற்றிக்கொள்ளலாம். பஸ்ஸில் சேருகிற இடம், குறிக்கிற பெயர் பலகையையோ ரூட் நெம்பரையோ தெளிவாகப் போடுவது கிடையாது. இந்தக் குறையும் போக்கப்பட வேண்டும். குறிப்பிட்ட நேரங்களில் சில பஸ்கள் வராமல் தாமதமாக வரும்போது கண்டக்டர்கள் பொறுமையை இழந்து வழியில் இருக்கும் பிரயாணிகளை ஏற்றிக்கொள்ளாமல் நேராகச் சென்றுவிடுகிறார்கள். இடம் இருந்தாலும்கூட கையைக் காட்டி இடம் இல்லை என்று சொல்லிக் கொண்டு வேண்டுமென்றே விட்டுக் கொண்டு செல்கிறார்கள். இது கண்டிப்பாகத் தவிர்க்கப்பட வேண்டும். குறிப்பாக இரவு நேரங்களில் அப்படி நடந்தால் அது மிகுந்த சிரமத்தைக் கொடுக்கிறது. இரவு நேரத்தில் பஸ்களைத் தவிர வேறு போக்குவரத்து வசதி இல்லாமல் இருப்பதால் இந்தக் குறை தவிர்க்கப்பட வேண்டியது அவசியம். டிரைவர் கண்டக்டர்களுக்கும் நன்மை செய்ய வேண்டிய எல்லா வசதிகளைக் கொடுப்பது அவசியம். ஆனால் அவர்களிடம் இலாகாவினர் எந்த அளவு கண்ட்ரோலும் கண்டிப்பும் காட்டவேண்டுமோ அந்த அளவு காட்டுவதில்லை என்பது பொதுஜனங்களுடைய அபிப்பிரா யம். சர்க்கார் அப்படிச் செய்தால் பஸ் நிர்வாகத்தை நல்ல விதத்தில் நடத்துவதற்கு ஏதுவாக இருக்கும்.

திருநெல்வேலியில் இருந்து கன்னியாகுமரிக்கு உள்ள ரூட்டை சர்க்கார் பெற்றுக்கொள்ள வேண்டுமென்று திட்டம் இட்டிருக்கிறார்கள். இதற்கு மத்தியில் வள்ளியூர் என்னும் இடம் இருக்கிறது. திருச்செந்தூரில் இருந்து வள்ளியூருக்கு குறுக்கு வழியாகப் போகும் அந்த ரூட்டில் பஸ் விட வேண்டுமென்று விண்ணப்பித்தவர்களுக்குத் தரப்படவில்லை. சர்க்கார் எடுத்துக்கொள்ளப்போகும் ரூட்டிற்கும் அதற்கும் எந்தவித மான சம்பந்தமும் இல்லை. திருநெல்வேலி-கன்னியாகுமரி மார்க்கத்தில் வள்ளியூர் இருக்கிறது. திருச்செந்தூர்–வள்ளியூர் ரூட் கேட்டவர்களுக்கு பஸ் ரூட் கொடுக்கப்படவில்லை. அதற்கு எந்தவிதமான காரணமும் எடுத்துக் கூறவில்லை. இது போன்ற சிரமங்கள் வேறு இடங்களில் இருக்கு மானாலும் இது தவிர்க்கப்பட வேண்டியது அவசியம் என்று நினைக் கிறேன்.

(Deputy Speaker in the Chair.)

இந்த இலாகாவில் வேலை செய்யக்கூடியவர்கள் ஸ்டாப் செக்ஷன் அதிகமாக வேலை செய்யக்கூடியவர்கள் அதிகமாக இருக்கிறார்கள். கணிசமான அளவு குறைக்கப்பட வேண்டுமென்பது என்னுடைய பணிவான கோரிக்கை. எனக்குத் தெரிந்தவரை இந்த இனத்தில் செலவு அதிகமாக இருக்கிறது. இது தவிர்க்கப்படலாம். இது போன்று சென்னை நகரத்தில் ஜனங்களுக்கு பல்வேறு துறையில் இந்த பஸ் டிரான்ஸ்போர்ட் நல்ல வேலை செய்வதற்கு முயற்சிக்கிறது. நாம் எந்த அளவு நல்லவித மாக செய்து கொடுக்கிறோமோ அதைப் பொறுத்துத்தான் இந்தத் துறையிலே சர்க்கார் தைரியமாக வேறு துறைகளையும் எடுத்துக்கொண்டு இது போன்று தொழில்களை நடத்துவதற்கு முடியும்.

நமது சர்க்கார் ட்ரான்ஸ்போர்ட் இலாகாவை "பூல் ப்ரூப்" ஆகச் செய்து, எல்லா விதமான திறமையும் இருக்கிறது, சர்க்கார் பஸ்போக்கு வரத்து இலாகா மிகவும் நன்றாகப் பணியாற்றி வருகிறது என்பதனை நாம் இந்த தலைநகரத்தில் செய்து காட்டக் கடமைப்பட்டிருக்கிறோம். அப்படி அதைச் செய்து காட்ட வேண்டும். அப்படி இந்த ராஜ்யத்திலேயே செய்து காட்ட முடியவில்லை என்றால், வேறு எந்த ராஜ்யத்திலும் செய்து

காட்ட முடியாது. 12 வருட காலத்தில், நாம் முதலில் ஏற்றுக்கொண்ட தைரியமான முயற்சி காலக்கிரமத்தில் நல்லவிதமாக நடந்து வருவதைப் பார்க்கிறோம். லாபம் என்ற நோக்கம் மட்டுமின்றி பொது மக்களுக்கு வேண்டிய பல சௌகரியங்களும் செய்து கொடுக்கப்படுகின்றன. ஆங்காங்கு செக்கிங் இன்ஸ்பெக்டர்கள் போட்டிருக்கிறார்கள். டிக்கட் இல்லாமல் பிரயாணம் செய்தவர்கள் எத்தனை பேர்களைப் பிடித்துத் தண்டித்திருக்கிறார்கள், தவறு செய்ததற்காக எத்தனை கண்டக்டர்கள் இதுவரை தண்டிக்கப்பட்டிருக்கிறார்கள் என்பதைப் பார்த்தால் சந்தேகம் எழுகிறது. செக்கிங் இன்ஸ்பெக்டர்கள் நல்லபடியாக வேலை செய்து வருகிறார்களா என்பதில் சந்தேகம்தான் ஏற்படுகிறது. ஆக, நாம் டிக்கட் இல்லாமல் பிரயாணம் செய்வதை தடுப்பதற்கு சரியான நடவடிக்கைகள் கைக்கொள்ள வேண்டியது அவசியமாகும். அப்படிச் செய்வதில் அதிகாரிகள் கவனக் குறைவாக நடந்துகொள்ளாமல், அவர்கள் சரியானபடி தங்கள் வேலையைப் பார்க்கும்படிச் செய்ய வேண்டும். தவறு ஏற்பட்டால் அவர்கள் மீது தகுந்த நடவடிக்கைகள் எடுக்கப்பட வேண்டும். அடுத்தபடியாக, சென்னையில், தலைநகரில் பேசக் கூடியது, இங்குள்ள பழக்க வழக்கங்கள் இவைகளைப் பார்க்கும்போது, அரசாங்க பஸ்களில் வேலை செய்யும் ஊழியர்களுக்கு நல்ல பழக்கங்கள் ஏற்பட வேண்டும், அப்படி அது ஏற்படுத்த வேண்டுமென்றும் கேட்டுக்கொள்கிறேன். சாதாரணமாக திருநெல்வேலி தமிழுக்கும், சென்னைத் தமிழுக்கும் நிறைய வித்தியாசம் இருக்கின்றது. எங்கள் பக்கத்தில் ஒருவரைப் பார்த்து, "நீ" என்று அழைப்பதை நாங்கள் கௌரவக் குறைவாகக் கருதுகிறோம். ஆனால், சென்னையிலோ அப்படி அழைப்பது சர்வசகஜமாக இருக்கிறது. "நீர்; நீங்கள்" என்று அழைக்கும் பண்பாடு சென்னையில், தமிழ் நாட்டின் தலைநகரில் வளர வேண்டும். அந்த வளர்ச்சி முக்கியமாக சர்க்கார் போக்குவரத்துத் துறையிலுள்ள சிப்பந்திகள் இடையே ஏற்பட்டு அவர்கள் மூலம் மற்றவர்களுக்குப் பயிற்சி கொடுக்க முடியுமென்று நான் நம்புகிறேன். பஸ்ஸில் பிரயாணம் செய்யும்போது அதை நடத்திச் செல்லும் டிரைவர்கள், கண்டக்டர்கள் இவர்கள் மக்களோடு பண்போடு பழக பழக்கப்பட வேண்டும். அதற்குரிய முறையை நாம் வகுத்துக் கொடுக்க வேண்டும். அவர்கள் மூலம் சென்னையிலுள்ள படித்தவர்கள், படியாதவர்கள் எல்லோரும் பண்புடன் பழகக் கற்றுக்கொள்ள முடியும். அதன் மூலம் சென்னை நகரமும் தமிழ் நாட்டின் தலைநகராக இருக்கத் தகுதியுள்ளது என்ற நல்ல பெயரை வாங்கிக் கொடுக்க முடியும். இந்த டிரான்ஸ்போர்ட் இலாகா நல்ல முறையில் நடந்துவருகிறது. நவீனத் துறைகளில் ஆராய்ச்சிகளும் செய்துகொண்டு இருக்கிறார்கள். இதெல்லாம் நல்ல அம்சங்கள். கவனம், ஜாக்கிரதை, கண்டிப்புப் போன்ற நல்ல அம்சங்கள் இன்னும் நல்ல முறையில் விருத்தி அடைந்து நமது டிரான்ஸ்போர்ட் இலாகா மற்ற ராஜ்யங்களில் உள்ள டிரான்ஸ்போர்ட் இலாகாக்களுக்கு ஒரு வழி காட்டியாக இருக்க வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். அதற்கு ஏற்ற நடவடிக்கைகளைக் கைக்கொள்ள வேண்டுமென்றும் கேட்டுக்கொள்கிறேன். அதற்கு வேண்டிய நடவடிக்கைகள் எடுக்கப்படும், நமது டிரான்ஸ்போர்ட் இலாகா மற்ற ராஜ்யங்களில் உள்ள டிரான்ஸ்போர்ட் இலாகாக்களுக்கு ஒரு வழி காட்டியாக அமையும் என்ற நம்பிக்கையுடன் இந்த மானியத்தை வரவேற்கிறேன்.

Sri K. N. PALANISWAMY GOUNDER : கனம் உதவி சபாநாயகர் அவர்களே, இந்த சென்னை சர்க்கார் பஸ் போக்கு வரத்து மானியத்தை ஆதரிக்கிறேன். முன்பு பேசியவர் இந்த இலாகா மிகவும் நல்ல முறையில் நடந்து வருகிறது என்று சொன்னார்கள். ஆனால், இன்றைய தினம் சென்னை சர்க்கார் நடத்தும் பஸ்களையும், தனிப்பட்டவர்கள் நடத்தும் பஸ்களையும் பார்க்கும்போது சென்னை சர்க்கார் நடத்தக் கூடியது சரியாக இல்லை என்றுதான் எல்லோரும் சொல்கிறார்கள். மக்கள் எல்லோரும் அதை ஒப்புக்கொள்கிறார்கள். தனிப்பட்டவர்கள் நடத்தும் பஸ் போக்குவரத்திற்கும், சர்க்கார் நடத்தும் பஸ் போக்குவரத்திற்கும் நிறைய பாகுபாடு இருக்கின்றன. இன்றையதினம் சர்க்கார் டிரான்ஸ்

22nd March 1960] [Sri K. N. Palaniswamy Gounder]

போர்ட்டில் பலபல புதுப்புது பஸ்கள் போடப்படுகின்றன. புதுப் புது ரூட்களும் அமைக்கப்படுகின்றன. 450 பஸ்களை வைத்து நடத்தும்போது இன்று லட்சக் கணக்கில் வருமானம் நமக்கு மிச்சம் கிடைத்திருக்க வேண்டும். ஆனால் நிர்வாகச் செலவு மிகவும் அதிகமாகிறது. அதோடு நிர்வாகக் கோளாறுகளும் இருக்கின்றன. அதிகப்படியான கண்டக்டர்கள், டிரைவர்கள், செக்கிங் இன்ஸ்பெக்டர்கள் இவர்களை எல்லாம் எடுக்க வேண்டியிருக்கிறது. இன்றையதினம் சென்னை சர்க்கார் பஸ்கள் புதிதாக இருந்தாலும்கூட அவைகளைப் பார்க்கும்போது அதிருப்தியாகத் தான் இருக்கிறது. தனிப்பட்டவர்கள் பழைய பஸ்களை விட்டபோதிலும்கூட அவைகள் மிகவும் சுத்தமாக வைத்துக்கொள்ளப்படுகிறது. ஆனால் சர்க்கார் பஸ்கள் அவ்வளவு சுத்தமாகயில்லை. செல்வராஜன் அவர்கள் சொன்னார்கள், சர்க்கார் பஸ் போக்குவரத்து மிகவும் நன்றாயிருக்கிறது என்று. சர்க்கார் கட்சி அங்கத்தினர் என்ற நிலையில் பேசாது, பொதுவாகச் சொல்லும்போது சர்க்கார் நடத்தக்கூடிய பஸ் போக்குவரத்து நல்லபடியாக இல்லை என்ற நிலைதான் இருக்கிறது. இன்றையதினம் சென்னை நகரம், கன்னியாகுமரி ஜில்லா இவைகளில் உள்ளதைத் தவிர மற்ற யிடங்களிலுள்ள ரூட்களை எல்லாம் தனிப்பட்டவர்களுக்கே கொடுக்க வேண்டும். தனிப்பட்டவர்கள் நடத்தும் விதத்தைப் பார்த்தால், அது நல்லமுறையில் நடத்தப்பட்டு வருவதைப் பார்க்கிறோம். அடுத்தபடியாக, பஸ் பெர்மிட்ஸ் கொடுக்கும் முறையைப் பற்றி ஒரு வார்த்தை சொல்ல விரும்புகிறேன். முன்பெல்லாம் அதற்கு என்று ஒரு கமிட்டி போட்டிருந்தார்கள். ஜில்லா கலெக்டர், ஜில்லா போலீஸ் சூப்பிரன்டெண்டெண்ட், ஹைவேஸ் என்ஜினீயர் இவர்கள் அடங்கிய ஒரு கமிட்டி. ஆனால் இப்பொழுது அந்த அதிகாரம் ஜில்லாக் கலெக்டருக்கே கொடுக்கப்பட்டிருக்கிறது. இப்பொழுது சர்க்கார் ஒரு ஜி.ஓ. போட்டிருக்கிறார்கள். புதிய ஆப்பரேட்டர்ஸ்க்கு 15 மைல் வரை ரூட்களும், ஐந்து பஸ்களுக்கு உள்பட்டவர்களுக்கு 15 முதல் 75 மைல்களுக்கும், 75 மைல்களுக்கு மேல் பெரிய ப்ளீட் ஆப்பரேட்டர்ஸ்க்கும் தொடுக்க வேண்டுமென்று உத்திரவு போடப்பட்டிருக்கிறது. அப்படியாகும்போது, ஐந்து பஸ்களுக்கு மேல் ஆறு பஸ்கள் உள்ளவர்கள் பெரிய ப்ளீட் ஓனராகி விடுகிறார்கள். இது பெர்மிட் கொடுக்கும்போது கலெக்டர் எவ்வளவு நேர்மையானவராக இருந்த போதிலும் கூட, அவர் தப்பு செய்வதற்கும இடம் இருக்கிறது. ஆகவே, நான் சொல்லுவது என்னவென்றால், முன்பு இருந்தது போலவே பெர்மிட்ஸ் கொடுப்பதற்கு என்று ஒரு கமிட்டி இருக்க வேண்டும். ஜில்லா கலெக்டர், ஜில்லா போலீஸ் சூப்பரின்டென்டெண்ட், ஹைவேஸ் என்ஜினீயர், உத்தியோகப் பற்றற்ற இரண்டு பேர்கள் இவர்களைக் கொண்ட ஒரு கமிட்டி அமைத்து பெர்மிட்ஸ் கொடுப்பார்களேயானால், இந்த பஸ் பெர்மிட் வழங்கும் முறை நல்லபடியாக நடக்கும் என்று தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். இன்றையதினம் கோயம்புத்தூரில் பஸ் பெர்மிட்கள் வழங்குவதில் நிறைய பாகுபாடுகள் காணப்படுகின்றன. அடுத்தபடியாக, நான் சொல்ல விரும்புவது, ப்ரேக் இன்ஸ்பெக்டர்கள் இருக்கிறார்கள். அவர்கள் சாதாரணமாக பஸ் முதலாளிகளோடு சம்பந்தம் உள்ளவர்கள். அவர்களை ப்ரொமோட் செய்து டிரான்ஸ்போர்ட் ஆபீஸராக நியமிக்கும்போது அவர்கள் முதலாளிகளின் கையாள்களாகத்தான் இருக்கிறார்கள். ஆகவே, அப்பேர்ப்பட்ட பதவிகளுக்கு ஐ.எ.எஸ். ஆபீஸர்களைத்தான் போட வேண்டும். அல்லது அது மாதிரித் தகுந்த தகுதி உள்ளவர்களைப் போட வேண்டும். அப்படிச் செய்யும்போது செலவு சற்று அதிகமானாலும்கூட பொது மக்களுக்கு அதிருப்தி இல்லாமல் இருக்கும். முன்பு இது ஜில்லா போலீஸ் சூப்பரின்டென்டென்ட் ஆபீஸோடு இணைக்கப்பட்டிருந்தது. அதேபோல் இனியும் செய்யப்பட வேண்டும். மீண்டும் டிரான்ஸ்போர்ட் ஆபீஸர்களாக ஐ.எ.எஸ்.களைப் போடவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். தனிப்பட்டவர்கள் நடத்தும் பஸ் போக்குவரத்தைப் பார்த்தால், சென்னை ராஜ்யம்தான் மற்ற ராஜ்யங்களுக்கு வழிகாட்டியாக இருக்கிறது என்று தைரியமாகக் கூற முடியும். ஆகவே, பஸ் போக்குவரத்தைத் தனிப்பட்டவர்களுக்கே கொடுத்துவிட வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். அடுத்தபடியாக, டாக்ஸீஸ், பேபி டாக்ஸீஸ், பெரிய டாக்ஸீஸ் திருப்பூரிலேயே 70 ப்ரைவேட் டாக்ஸிகள்

இருக்கின்றன. இந்த டாக்ஸிகள் இருப்பதால் சர்க்காருக்கு கிடைக்கும் வருவாய் குறைகிறது. இந்த டாக்ஸிகாரர்கள் மக்களிடம் பேரம் பேசி அதிகப்படியான ரூபாய் வாங்கிக்கொண்டு போகிறார்கள்.

இன்றையதினம் மற்றும் பல அங்கத்தினர்கள் தங்கள் கருத்துக்களைச் சொல்ல வேண்டியிருக்கிறது. ஆகவே இதில் நான் கடைசியாக முக்கியமாக கேட்டுக்கொள்வது என்னவென்றால், இந்த டிரான்ஸ்போர்ட் தொழிலில் மட்டும் சர்க்கார் தலையிடக்கூடாது என்பதுதான். தனிப்பட்டவர்கள் இதில் ஈடுபட்டால்தான் அதிகமான அளவில் அக்கறை செலுத்த முடியும். சர்க்கார் நடத்துவார்கள் என்றால் அமைச்சர்களோ அல்லது காரியதரிசியோதான் இதில் அக்கறை காண்பிக்கவேண்டும். அவர்கள் எல்லாம் இதை சரியாகப் பார்த்துக்கொள்ள முடியாது. ஆகவே, விவசாயம், கைத்தொழில்கள், இம்மாதிரிப்பட்டத் துறைகளில் சர்க்கார் தலையிட்டால் நல்ல திறமையாக நடைபெறாது. ஆகவே, தனிப்பட்டவர்கள் இதில் அக்கறை செலுத்திக்கொண்டிருக்கிறார்கள் என்ற காரணத்தினால் இப்போதுள்ள நிலையில் சென்னை நகரத்தில் நடந்து கொண்டிருக்கின்ற பஸ் சர்வீசையும் கன்னியாகுமரி பகுதியில் நடந்துகொண்டிருக்கின்ற பஸ் சர்வீசையும் தவிர வேறு ஒன்றையும் சர்க்கார் வைத்துக் கொள்ளக்கூடாது என்று கேட்டுக்கொண்டு இந்த மானியத்தை நான் ஆதரிக்கிறேன்.

* **Sri A. GOVINDASAMY** : கனம் சட்டமன்றத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, இன்றைய தினம் சர்க்கார் பஸ்களை எல்லாம் தேசீயமயமாக்கும் விஷயத்தைப்பற்றி குறிப்பிடும் நேரத்தில் இந்தத் திட்டம் நல்ல முறையில் நடைபெற வேண்டும் என்பதற்காகத் தான் இந்த வெட்டுப் பிரேரணையை நான் பிரேரேபித்து இருக்கிறேன். மேலும் சர்க்கார் நடத்துகின்ற வொர்க்ஷாப்பிலேயே பாடி பில்டிங் தொழிலும் நடைபெற வேண்டும் என்பதும் என்னுடைய வெட்டுப் பிரேரணையின் நோக்கமாகும். சர்க்கார் தேசீயமயமாக்கியிருக்கின்ற இந்தத் தொழிலில் லாபம் அதிகம் கிடைக்கவேண்டும் என்பது மட்டும் அல்ல, திறமையாகவும், லாபகரமாகவும் வெற்றிகரமாகவும் நடக்கவேண்டும் என்று சொன்னால் இதில் நாம்தான் அதிக அக்கறையோடு—இந்த வொர்க்ஷாப்பையும், பாடி பில்டிங் செய்வதிலும் வேண்டிய ஏற்பாட்டையும்—செய்தாகவேண்டும். அதற்கு மாறாக பாடி பில்டிங் உரிமையை மட்டும் டி.வி.எஸ். கம்பெனிக்கோ அல்லது சிம்ஸன் கம்பெனிக்கோ கொடுக்கிறோம் என்று சொன்னால், சர்க்கார் வொர்க்ஷாப்பை வைத்துக்கொண்டு நடத்துவதினால் என்ன லாபம் என்று கேட்க விரும்புகிறேன். தனியார்களுக்கு ஏன் இந்தச் சலுகை கொடுக்கப்பட வேண்டும் என்பதை அமைச்சர் அவர்கள் சிந்தித்துப் பார்க்க வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். தனியார்களைவிட சர்க்கார்தான் திறமையாகக் கட்ட முடியும் என்பது என்னுடைய அபிப்பிராயம். அமைச்சர் அவர்கள் வேண்டுமென்றால், தொழிலாளர்கள் போதுமான அளவுக்கு இதற்கு ஒத்துழைக்கவில்லை என்று சொல்லலாம் . . .

The Hon. Sri R. VENKATARAMAN : தப்பான காரணங்களைச் சொல்லக்கூடாது என்பதற்காக குறுக்கிட்டுச் சொல்ல விரும்புகிறேன். சென்னை க்ரோம்பேட்டை வொர்க்ஷாப்பைப் பொறுத்த அளவில் 84 பஸ்கள் கட்ட முடியும். இந்த வருஷத்திற்கு மட்டும் 116 பஸ்கள் கட்டப்பட வேண்டும். அடுத்த வருஷத்திற்கு 140 பஸ்கள் கட்டப்பட வேண்டும். அதனால்தான் வெளியில் கொடுக்கப்பட்டது. சர்க்காரே கட்டுகிற விஷயத்தைப் பற்றி ஆலோசனை இருந்து கொண்டிருக்கிறது. அதைப்பற்றி பின்னால் சொல்லலாம் என்று கருதுகிறேன்.

Sri A. GOVINDASAMY : அமைச்சர் அவர்கள் சொல்லுகின்ற கருத்தைத்தான் நானும் சொல்லுகிறேன். கட்டப்படுகிற பஸ்கள் எல்லாம் சர்க்கார் வொர்க்ஷாப்பிலே கட்டப்பட வேண்டும் என்பதைத்தான் நான் வலியுறுத்துகிறேன். அதற்கு வேண்டிய அளவில் வொர்க்ஷாப்பை அதிகப்படுத்த வேண்டும். இதில் தனியார்களுக்கு உரிமை இருக்கக்கூடாது. ஏன் டி.வி.எஸ். கம்பெனியாருக்கு கொடுத்தார்கள், ஏன் சிம்ஸன் கம்பெனியாருக்கு கொடுத்தார்கள் என்கிற உள்கருத்தோடு நான் சொல்ல

22nd March 1960] [Sri A. Govindasamy]

வில்லே. வொர்க்ஷாப்பை வைத்துக்கொண்டு நாமே பஸ்களை கட்டினுல் தான் நன்றாக இருக்கும் என்பதை அமைச்சர் அவர்களுடைய கவனத்திற்குக் கொண்டு வர விரும்புகிறேன்.

அடுத்தாற்போல், அமைச்சர் அவர்களை நான் தெளிவாக கேட்க விரும்புவது, தனிப்பட்ட நபர்கள் நடத்துகின்ற பஸ் சர்வீஸில் கிடைக்கின்ற லாபத்திற்கும், சர்க்கார் நடத்துகின்ற சர்வீஸில் கிடைக்கின்ற லாபத்திற்கும் எவ்வளவு வித்தியாசம் இருக்கிறது, இதிலுள்ள விகிதாச்சாரம் என்ன, இதிலிருக்கின்ற அடிப்படை வித்தியாசம் என்ன என்பதை அமைச்சர் அவர்கள் தெளிவாகச் சொல்ல வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். இரண்டாவது வேறு ராஜ்யங்களில் எல்லாம்—மைசூரில், பம்பாயில்—பஸ்களை எல்லாம் தேசியமயமாக்கியிருக்கிறார்கள். அந்த ராஜ்யத்தில் கிடைக்கிற லாபத்திற்கும் நம்முடைய ராஜ்யத்தில் கிடைக்கிற லாபத்திற்கும் எவ்வளவு வித்தியாசம் இருக்கிறது என்கிற விளக்கத்தை அமைச்சர் அவர்கள் சொன்னார்கள் என்றால், அதில் நமக்கு லாபம் கிடைக்கவில்லை என்றால் என் நமக்கு லாபம் கிடைக்கவில்லை என்பதை நாம் கவனிக்க முடியும். எதிர்பார்த்த லாபமும் கிடைக்கவில்லை, மக்களுடைய சௌகரியமும் அதிகரிக்கவில்லை, நிலைமை சீர்திருந்தவும் இல்லையென்றால், இதற்கு என்ன காரணம் என்பதை நாம் கவனித்துப் பார்க்கவேண்டும். பஸ்களை எல்லாம் தேசியமயமாக்கும் விஷயத்தில் ஆளும் கட்சியில் இருக்கின்ற உறுப்பினர்கள் தேசியமயமாக்கக்கூடாது என்று சொல்வதின் காரணம், சர்க்கார் நடத்தும் நிர்வாகம் வெற்றிகரமாக ஆகிவிட்டால், தனியார்கள் நடத்தும் பஸ் சர்வீஸ்கள் போய்விடும் என்ற அச்சத்தினுல்தான் இவ்விதம் சொல்லுகிறார்களோ என்று சந்தேகப்படவேண்டியிருக்கிறது. ஆகவே இம்மாதிரியான சந்தேகங்களைத் தவிர்க்கவேண்டியது அரசாங்கத்தின் கடமை என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். இதைத் தவிர்த்துவிட்டால் நிச்சயமாக அரசாங்கம் நடத்துகின்ற பஸ் சர்வீஸ் இன்னும் கூடுதல் லாபம் பெற முடியும். தனிப்பட்டவர்கள் நடத்தும் பஸ் தொழில் லாபமாய் இருக்கிறது என்ற காரணத்தினுல்தான் பலரும் பஸ் ரூட்டை நாடிப்போய்க்கொண்டிருக்கிறார்கள். அரசாங்கம் என் குறைவான லாபம் பெற்றுக்கொண்டிருக்கிறது என்றால், அதற்குப் பல காரணங்கள் இருக்கின்றன. பஸ்கள் எல்லாம் சரியாக போய்க்கொண்டிருப்பதில்லை. பல "கய்" (Guy) பஸ்களும் ஸ்பேர் பார்ட்ஸ் இல்லாமல் ஓடாமல் நிற்கின்றன. இம்மாதிரி ஸ்பேர் பார்ட்ஸ் இல்லாத காரணத்தின் பேரில் பல பஸ்கள் கண்டெம் செய்யப்பட்டு ஓடாமல் இருக்கின்றன. அப்படியே சர்வீசுக்கு லாயக்கில்லை என்று ஒதுக்கப்பட்ட பஸ்களை உடனடியாக ஏலத்தில் போட்டால் அரசாங்கத்திற்கு நல்ல வருவாய் கிடைக்கும். அதுவும் செய்வதில்லை என்று தெரிகிறது. ஸ்பேர் பார்ட்ஸ் வாங்குவதற்காக டைரக்டருக்கு—5,000 ரூபாய் வரையில் வாங்கிக் கொள்வதற்கு—அதிகாரம் அளிக்கப்பட்டிருக்கிறது. இவ்விதம் ஸ்பேர் பார்ட்ஸ்களை டெண்டர் மூலம் வாங்கிக்கொள்வதற்கு அதிகாரம் கொடுத்திருந்தும் சரியான சமயத்தில் ஸ்பேர் பார்ட்ஸ் இல்லாமல் வண்டிகள் ஓடாமல் நிற்கின்றன என்ற நிலைமைதான் இருந்துகொண்டிருக்கிறது. இதைத் தவிர்ப்பதற்கு நமக்கு என்னென்ன பஸ்கள் இருக்கின்றனவோ அவற்றுக்கு எல்லாம் வேண்டிய ஸ்பேர் பார்ட்ஸ்களை எல்லாம் முன் கூட்டியே ஒட்டுமொத்தமாக வாங்கி வைத்துவிட்டால் இந்த நிலைமை ஏற்படாது என்று கருதுகிறேன். டைரக்டருக்கு இந்த உரிமை கொடுக்க வேண்டியது அவசியம்தானு என்பதையும் நாம் ஆலோசிக்கவேண்டும். அதோடு ரிப்பேர் ஆனவைகளை எல்லாம் ரீகண்டிஷன் செய்வதற்குத் தகுந்த வகையில் வொர்க்ஷாப்பை நல்ல முறையில் அமைத்து வைத்திருக்க வேண்டும். வொர்க்ஷாப்புக்கு நாம் வெளிநாடுகளில் பயிற்சி பெற்ற பல அதிகாரிகளை நியமிக்கவேண்டும். அவ்விதம் அனுபவம் பெற்றவர்களை அதிகமாகப் போடவேண்டும். அப்போது வொர்க்ஷாப் நல்ல முறையில் நடைபெற முடியும். அதோடு அரசாங்கத்தினுடைய வேலையும் அதிகரிக்கும் என்பதையும் சொல்லிக்கொள்கிறேன். அரசாங்கம் இங்கு வைத்திருக்கின்ற டிப்போவை எடுத்துக்கொண்டால், பஸ்களைக் கழுவுவதற்குக்கூட நல்ல தண்ணீர் கிடையாது, உப்புத் தண்ணீர்தான் இருக்கிறது. உப்புத் தண்ணீரில் கழுவும் போது நல்ல பஸ்கள் எல்லாம் உப்பு பூத்து போய்விடுகின்றன. அது மட்டுமல்ல, அங்கு இரவு காலங்களில்

[Sri A. Govindasamy] [22nd March 1960

வேலைசெய்கின்ற தொழிலாளர்களுக்கு குடிப்பதற்குக்கூட நல்ல தண்ணீர் கிடையாது. அங்கு நடக்கின்ற மெயின்டினன்ஸ் எல்லாம் வெறும் பக்கட் வாஷிங்தான் நடக்கிறது. அதுவும் எல்லா பஸ்களையும் வாஷ் செய்வ தில்லை. மேலும் குறிப்பாக நான் சொல்ல விரும்புகிறேன், அங்கு வேலை செய்கிற அதிகாரிகளுக்கும் தொழிலாளர்களுக்கும் இடையே நெருங்கிய உறவு உண்டாக வேண்டும். அப்போதுதான் அரசாங்கத்தின் இந்தத் தொழில் நல்ல முறையில் திறமையாகவும், மக்களுக்காக நடைபெறக் கூடிய ஒரு நிர்வாகமாகவும் நடத்த முடியும். அதற்கேற்ற ஒரு சூழ்நிலை அங்கு எற்படவேண்டும். இன்றைய தினம் அங்கு இருக்கின்ற நிலைமையை எடுத்துக்கொண்டால் அதிகாரிகளுக்கும் தொழிலாளர்களுக்கும் இடையே நெருங்கிய பாச உணர்ச்சியில்லாமல், அதிகாரிகளைத் தொழிலாளர்கள் குறை சொல்லுகின்ற முறையும், தொழிலாளர்களை அதிகாரிகள் குறை சொல்லு கின்ற முறையும் இருந்து கொண்டிருக்கிறது. இந்த நிலை மாற வேண்டும். தொழில் ஸ்தாபனங்களில் தொழிலாளர்களுக்கும் பங்கு இருக்கவேண்டும் என்று அடிக்கடி அமைச்சர் அவர்கள் இங்கு சொல்லி யிருக்கிறார்கள். ஆனால் அதன் அடிப்படையில் இங்கு என்ன நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டிருக் கிறது என்பதை நான் அறிய விரும்புகிறேன். நான் அதிகாரிகளின் மீது குறை கூறவேண்டும் என்பதற்காக இதைச் சொல்லவில்லை. நான் குறிப் பிட்ட அத்தகைய உறவு இருந்தால்தான் தேசியமயமாக்கப்பட்ட தொழில் திறமையாகவும் வெற்றிகரமாகவும் லாபகரமாகவும் நடக்கும். இன்றைய தினம் பஸ்ஸில் வேலை செய்யக்கூடிய தொழிலாளர்களுக்கு வீடு கட்டு வதற்கு இடம் வாங்கியிருக்கிறார்கள். அதை நான் ஒத்துக்கொள்கிறேன். மகிழ்ச்சியும் அடைகிறேன். ஆனால் வீடுகட்டி கொடுப்பதற்காக தொழிலா ளர்கள் பணம் கட்டியிருக்கிறார்கள். இவ்விதம் பணம் கட்டி இரண்டு ஆண்டுகள் ஆகியும் வீடு கட்டிக்கொடுக்க அரசாங்கம் முன் வரவில்லை.

மேலும் லக்ஸுரி பஸ் சர்வீஸ் நடத்தும் விஷயத்தில் ஒரு நபர் 10 ரூபாய் கொடுக்கவேண்டும் என்று தீர்மானித்திருக்கிறார்கள். இதன் மூலம் சுமார் 46 ஆயிரம் ரூபாய் வரை கிடைக்கும் என்று சொல்லப்பட்டது. இதைக் குறைத்து ஐந்து ரூபாய் என்று நிர்ணயிக்க வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். அவ்விதம் குறைத்தால்தான் அரசாங்கம் நடத்துகின்ற பஸ்ஸில் பொதுமக்கள் செல்லுவார்கள். மேலும் இங்கு 16 பஸ் ரூட்டுகளில் 10–30 a.m. ஸீஸன் டிக்கட் கொடுப்பதாகச் சொல்லப்பட்டது. ஏன் எல்லா ரூட்களிலும் கொடுக்கக் கூடாது என்று பொதுமக்கள் கேட்டுக்கொண்டிருக்கிறார்கள். ஒரு குறிப்பிட்ட 16 ரூட்களில் மட்டும் ஸீஸன் டிக்கட் கொடுத்துக்கொண்டி ருக்கிறோம் என்று சொன்னால் மற்ற ரூட்களில் ஸீஸன் டிக்கட் கொடுக்கப் படவில்லை என்று சொல்வது நியாயமாகாது என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள் கிறேன். கிண்டி ரேஸுக்கு ஸ்பெஷல் பஸ் விடுகிறார்கள். அது அவசியம் தானா ? ரயில் ஓடுகிற பாதையில் இருக்கக்கூடிய கிண்டிக்கு தனியாக பஸ் எதற்காக விடவேண்டும். இந்த நிலைமையில் அதில் அதிக கவனம் செலுத்த வேண்டிய அவசியமில்லை என்பது எனது வேண்டுகோள்.

மேலும் சர்க்கார் பஸ்களில் ஸ்டான்டிங் பாஸஞ்சர்கள், சின்ன பஸ்ஸாக இருந்தால் 10 பேர்கள் என்றும், பெரிய பஸ்ஸாக இருந்தால் 15 பேர்கள் என்றும் வைத்திருக்கிறார்கள். இம்மாதிரி பஸ்களில் எவ்வளவு ஸ்டான் டிங் பாஸஞ்சர் என்று போட்டிருக்கிறதோ அதற்குக் கூடுதலாக எற்றக் கூடாது. அம்மாதிரி அதிகப்படியாக எற்றக்கூடிய நேரத்தில் டிக்கட் கொடுக்கிற கண்டக்டர்களுக்கு சங்கடம் ஏற்படுகிறது. கூட்டம் காரண மாக சில பேருக்கு டிக்கட்டு கொடுக்காமல் விட்டு விடுகிறது. செக்கிங்கிற்கு வருகிற கண்டக்டர்கள் அதைப்பார்த்து நடவடிக்கை எடுத்து மெமோ கொடுத்து, வேலையிலிருந்து நீக்கப்படுகிற அளவுக்கு கடைசி கட்டத்திற்குப் போய்விடக் கூடிய நிலைமை ஏற்படுகிறது. அதைத் தவிர்க்க அரசாங்கம் முன்வரவேண்டும். இதனால் பொது மக்களுக்கு நன்மை செய்வதற்காகத் தான் ஓவர்லோடு ஏற்படுத்துகிறோம் என்று சர்க்கார் நடத்துகிறது என்ற காரணத்திற்காக ஏற்படுத்தக்கூடாது. பஸ்ஸில் பிரயாணம் செய்யும் போது, 3 வயது குழந்தையோடு பிரயாணம் செய்யும்போது, அதனுடைய பெற்றோர் குழந்தைக்கு $2\frac{1}{2}$ வயது என்று சொல்லிவிட்டால் அதற்கு மேல்

22nd March 1960] [Sri A. Govindasamy]

டிக்கட் கேட்க முடியாது. இன்ஸ்பெக்டர் செக்கிங்கிற்கு வரும்போது அந்தக் குழந்தையைப் பார்த்துவிட்டு, அந்தக் குழந்தைக்கு 3 வயது இருக்கும், ஏன் டிக்கட்டு கொடுக்கவில்லை என்று நடவடிக்கை எடுக்கக் கூடிய நிலைமையைப் பார்க்கிறோம். ஒரு இடத்தில் ஓவர்லோடு ஏற்றவில்லை என்ற காரணத்திற்காக கண்டக்டரை அந்த இடத்திலேயே இறக்கிவிட்டிருக்கிறார்கள். இந்த நிலைமையை அரசாங்கத்தின் கவனத்திற்குக் கொண்டு வர விரும்புவது, இப்போது அரசாங்கமே மறைமுகமாக எவ்வளவு வேண்டுமானாலும் ஓவர்லோடு ஏற்றலாம் என்று செய்திருக்கிறதோ என்று நினைக்கத் தோன்றுகிறது. அரசாங்கம் நடத்தக் கூடிய பஸ்களில் அதிகமாக பிரேக்டவுன் வருகிறது. அதைத் தடுக்க என்ன முயற்சிகள் எடுத்தோம், என்ன நடவடிக்கைகள் எடுத்தோம் என்று பார்க்கவேண்டும். மற்ற ராஜ்யங்களில், தேசீயமயமாக்கப்பட்டு நடந்து கொண்டிருக்கிற இடங்களில், அப்போதே மெக்கானிக் சென்று ஸ்தலத்திலேயே ரிப்பேர் செய்து உடனே பஸ்கள் ரூட்டில் போகக்கூடிய நிலைமையைப் பார்க்கிறோம். இங்கேயும் அந்த நிலைமையை உண்டாக்க என்ன நடவடிக்கை எடுத்தோம்? இதை அரசாங்கம் கவனிக்கவேண்டும். ஓரளவுக்கு பிரேக் டவுனைக் குறைத்திருக்கிறோம் என்று பெருமைபட்டாலும் இன்னும் கணிசமான அளவு குறைத்தாகவேண்டும். இப்போது 4 மணி நேரம் வேலை செய்துவிட்டு, பிரேக் டவுன் என்று சொல்லி வேண்டுமென்றே பஸ்ஸை டெப்போவிற்குக் கொண்டுவருகிறார்கள் என்று சொல்லப்படுகிறது. 4 மணி நேரம் வேலைசெய்து விட்டால் அன்றைய தினத்திற்கான பாட்டா கிடைத்துவிடும் என்று வேண்டுமென்றே கொண்டு வருகிறார்கள் என்று சொல்லப்படுகிறது. இதிலுள்ள உண்மையைப் பரிசீலிக்கவேண்டும். வேண்டுமென்றே வொர்க்ஷாப்பிற்குக் கொண்டுவருகிறார் என்றால் டெப்போவிற்குக் கொண்டுவருகிற நேரத்தில் மெகானிக் ஸ்தலத்தில் பார்த்து ஸர்ட்டிபிகேட் கொடுத்து இன்னென்ன குறைபாடுகள் இருக்கின்றன, இன்னென்ன ரிப்பேர்கள் இருக்கின்றன என்று பார்த்துதான் கொண்டு வரப்படுகிறது. வண்டியைக் கொண்டு வருகிற நேரத்தில் மெக்கானிக் பார்த்து குறைபாடு கிடையாது, வேண்டுமென்றே கொண்டு வந்தார்கள் என்று எத்தனை கேஸ்கள் கண்டுபிடித்து நடவடிக்கை எடுத்தார்கள் என்று நான் அறிய விரும்புகிறேன். இம்மாதிரி வேண்டுமென்று தொழிலாளர்கள் மீது சொல்லப்படுகிறது என்று நான் சொல்ல விரும்புகிறேன். இன்றைய தினம் சர்க்கார் பஸ் ஊழியர்களை என். ஜி. ஓ. க்களோடு பிணைத்திருக்கிறார்கள். இதையும் இப்போது நியமிக்கப்பட்டிருக்கிற சம்பளக் கமிஷன் பரிசீலிப்பார்கள் என்று எண்ணுகிறேன். தொழிலாளிகள் 8 மணி நேரம் வேலை செய்யவேண்டுமென்று வாயளவில் சொல்லி விட்டு அவர்கள் 9 மணி நேரம், 10 மணி நேரம் வேலை செய்யக் கூடிய நிலைமை இருக்கிறது.

இன்றைய தினம் கண்டக்டர்களிடம் நயா பைஸா கொடுக்கிறார்கள். 5 ரூபாய் அளவுக்குக் கொடுக்கிறார்கள். சில சமயங்களில் நயா பைஸாவிற்கு பதில் 4 அணா, 8 அணா நாணயங்களாகக் கொடுக்கிறார்கள். அவர்களுக்குக் கொடுக்கக் கூடிய பணமானது ஒரு ட்ரிப்பிலேயே செலவழிந்து போய்விடுவதால், மக்களிடம் சில்லரை கொடுக்கும்படி கேட்கும்படியான நிலையில், சில்லரை இருந்தால்தான் டிக்கட் கொடுக்க முடியும் என்று சொல்லக் கூடிய நிலையில், பொது மக்கள் "சில்லரை இல்லாமல் என்ன ஐயா கண்டக்டர் வேண்டியிருக்கிறது" என்று சண்டையிடக்கூடிய நிலை ஏற்படுகிறது. ஆகையால் அவர்களுக்குக் கொடுக்கக் கூடிய இம்ப்ரெஸ்ட் காஷை உயர்த்தித் தரவேண்டும். குறைந்த பட்சம் 10 ரூபாயாகவாவது அதை உயர்த்தித் தரவேண்டும். அத்தனையையும் நயா பைஸாவாகவே கொடுக்கவேண்டும், 4 அணா, 8 அணா நாணயங்களாகக் கொடுக்கக்கூடாது என்று இந்த நேரத்தில் குறிப்பிட விரும்புகிறேன்.

அமைச்சர் அவர்கள் இந்தத் தொழிலாளர்களுக்கு அரசாங்கம் நடத்துகிற பஸ் தொழிலில் உரிமை தருகின்ற முறையில் இதிலே வரக் கூடிய லாபத்தில் அவர்களுக்கும் பங்கு உண்டு, போனஸ் உண்டு என்று சொன்னால் அவர்கள் உற்சாகமாக வேலை செய்யக் கூடிய நிலைமை ஏற்படும். ஓடக் கூடிய பெரிய பஸ்கள் ஒவ்வொன்றுக்கும் இரண்டு கண்டக்டர்களைப் போட்டால், டிக்கட்டு வழங்குவதில் வசதியாக இருக்கும். இந்த

வசதியையும் செய்து தரவேண்டும். இன்றைய தினம் யாராவது டிக்கட்டு இல்லாது இருந்தால் அது தொழிலாளியை பாதிக்கக் கூடிய நிலைமை ஏற்படுகிறது. அதைத் தவிர்க்க ஆவன செய்யவேண்டும்.

தொழிலாளர்களுக்கு மூன்று ஜதை உடுப்புகள் கொடுப்பதைப் பற்றி பெருமை பட்டார்கள். மற்ற ராஜ்யங்களில் என்னென்ன வசதிகள் கொடுக்கிறார்கள் என்று அதை கவனிக்கவேண்டும். இன்றைய தினம் பம்பாயில் 4 செட் டிரெஸ்கள் கொடுக்கப்படுகின்றன. இன்னும் அவர்களுக்கு அதிகப்படியான வசதிகள் செய்து தந்திருக்கிறார்கள். (கனம் ஸ்ரீ ஆர் வெங்கட்ராமன்: சென்னையில் யாரும் கொடுக்கவில்லை) தனிப்பட்டவர்களோடு ஒப்பிடக்கூடாது இது அரசாங்கம் நடத்தக் கூடிய தொழில். தனிப்பட்டவர்கள் நடத்தக் கூடிய தொழில் வேறு, அரசாங்கம் நடத்தக் கூடிய தொழில் வேறு. இன்னும் இதிலே தொழிலாளர்களுக்கு பங்கு உண்டு என்று சொல்லி, அவர்களுக்கு இன்னும் அக்கரை ஏற்படுத்தினால் உற்சாகத்தோடு வேலை செய்வார்கள். அமைச்சருக்கே தெரியும், அவரே தொழிலாளர்கள் தலைவராக இருந்திருக்கிறார், தொழிலாளர்களுக்குப் பங்கு வேண்டுமென்று அவரே கேட்டிருக்கிறார். ஆனால் இப்போது தொழில் அமைச்சராக இருக்கிற காரணத்தினால் இடைஞ்சலாக இருக்கிறதோ என்ற சந்தேகம் ஏற்படுகிறது. அவர்களுக்கு எப்படியும் தொழிலாளர்களிடத்தில் நல்லெண்ணம் இருப்பதால் மீண்டும் மீண்டும் வலியுறுத்திச் சொல்லுகிறேன். இன்றைய தினம் தொழிலாளர்களுக்கு மன நிம்மதி இல்லை, சம்பள உயர்வு இல்லை, வேலைபளு அதிகமாக இருக்கிறது. ஆக இத்தகைய காரணங்களினாலும் இன்னும் அதிகாரிகளால் மோசமான நிலையில் நடத்தப்படுகிற காரணத்தினாலும் உற்சாகம் இழந்து, மனச்சஞ்சலத்தோடு வேலை செய்து வருகிறார்கள். இந்த நிலை மாறவேண்டும். அதுதான் எனது வேண்டுகோள். அப்போதுதான் நல்ல முறையில் இயங்க முடியும். வேலை பார்க்கக் கூடிய தொழிலாளர்கள் அதிகாரிகளின் கண் ஜாடையிலேயே நல்ல முறையில் திறமையாக வேலை செய்யக்கூடிய நிலைமையை உண்டாக்க வேண்டுமே அல்லாது அதிகாரிகள் மறைமுகமாகத் தொழிலாளர்களைக் குறை கூறி, அதனால் அரசாங்கத்திற்கு வருகிற வருமானம் குறையக் கூடாது என்பதுதான் எனது வேண்டுகோள். சர்க்கார் பஸ் டெப்போக்களில் இட நெருக்கடி இருக்கிறது. வண்டியை வெளியே எடுத்துச் செல்லும்போது பார்த்துத்தான் எடுத்துச் செல்லவேண்டுமென்று சொல்லப்படுகிறது. அம்மாதிரி பார்த்து எடுத்துக் கொள்ள இடமில்லை. ஆகையால் வண்டியை எடுத்துக் கொண்டு போகிற வழியிலேயே பிரேக்டவுன் ஆகக் கூடிய நிலைமை ஏற்படுகிறது. தண்டையார்பேட்டையில் ஒரு டெப்போவை ஏற்படுத்தப் போகிறோம் என்று சொன்னார்கள். அதை உடனடியாக ஏற்படுத்தவேண்டும். இப்போது பஸ்களைக் கழுவுவதற்குக் குழி இருக்கிறது. அது பெயரளவில் இருக்கிறதே தவிர நல்ல முறையில் பயன்படக்கூடிய அளவில் இல்லை என்பதை அரசாங்கத்தின் கவனத்திற்குக் கொண்டு வர விரும்புகிறேன். இதைப் பற்றி அரசாங்கம் சிந்தித்துப் பார்க்கவேண்டும்.

நமது சர்க்கார் பஸ் டெப்போவில் இரவு நேர மெயின்டினென்ஸ் வைத்திருக்கிறார்கள். பம்பாயில் பகல் நேரத்தில் மெயின்டினென்ஸ் வைத்திருக்கிறார்கள். இங்கேயும் அந்த நிலைமையை ஏன் உண்டாக்கக் கூடாது. பம்பாயில் ஆயிரம் பஸ்களை வைத்துக் கொண்டு பகல் நேரத்தில் மெயின்டினென்ஸ் செய்கிறார்கள் என்றால், 300 அல்லது 400 பஸ்களை மட்டும் வைத்துக்கொண்டிருக்கிற நாம் ஏன் இரவு மெயின்டினென்ஸ் வைத்துக் கொள்ளவேண்டும்? இரவு மெயின்டினென்ஸ் வைத்துக் கொள்வதால் போதுமான வெளிச்சம் இல்லாத காரணத்தினால் இருக்கக் கூடிய ரிப்பேர்களைச் சரியானபடி கவனிக்க முடியாத நிலைமையும், இரவு நேரத்தில் வேலை செய்யக் கூடியவர்களுக்கு "டீ" வழங்கப்படாததால் பஸ்களை சரியாக கவனிக்கப் படாத நிலைமையும் இருப்பதால் இதைப் பற்றி அரசாங்கம் கவனிக்கவேண்டும். இரவு நேரத்தில் வேலை செய்யக் கூடியவர்களுக்கு டீயாவது வழங்கலாம். தனிப்பட்ட முதலாளிகள் நடத்தக் கூடிய பஸ்களை எடுத்துக் கொண்டால், டீ.வி.எஸ். கம்பெனியை எடுத்துக் கொண்டால், அவர்கள் எந்த முறையில் பஸ்களை நடத்துகிறார்கள் என்று கவனிக்க வேண்டும். அவர்களுடைய பஸ்களுக்கு எவ்வளவு செலவாகிறது. அர

22nd March 1960] [Sri A. Govindasamy]

சாங்கம் நடத்தக் கூடிய பஸ்களுக்கு எவ்வளவு செலவாகிறது என்று சிந்தித்துப் பார்த்து இருக்கக் கூடிய குறைபாடுகளை நீக்க வழி வகைகள் செய்ய வேண்டும். இந்த பஸ் நிர்வாகத்தில் சம்பந்தப்பட்டவர்களை மற்ற நாடுகளுக்கும் மற்ற ராஜ்யங்களுக்கும் அனுப்பி அங்கு எந்த முறையில் நிர்வாகம் நடக்கிறது, எந்த முறையில் வொர்க்ஷாப்பை நடத்துகிறார்கள், எந்த முறையில் ஸ்பேர் பார்ட்ஸ் வைத்திருக்கிறார்கள், எந்த முறையில் பாட்டரி ரீ-கண்டிஷன் செய்கிறார்கள். எந்த முறையில் டயர்களை ரீ-கண்டிஷன் செய்கிறார்கள் என்று கவனித்து செய்யப்படவேண்டுமேயல்லாது, நாம் தான் நல்ல முறையில் நடத்திக் கொண்டிருக்கிறோம் என்று சொல்வது சரியாகாது. இன்றைய தினம் பார்த்தால் நீல பஸ்களெல்லாம் ஓடாமல் இருக்கின்றன ஒரு பஸ் பிரேக் ஸர்ட்டிபிக்கேட்டிற்குச் செல்வதற்கு முன்பு ரிப்பேருக்கு வந்தால் அந்த பஸ்ஸிலிருந்து சில பாகங்களைக் கழற்றி வேறு பஸ்களிஸ் மாட்டி அனுப்பிவிடுகிறார்கள். அதனால் பி.வி.-க்கு வரக்கூடிய பஸ்கள் நீண்ட நாள் தங்கி விடக் கூடிய நிலை ஏற்படுகிறது. இதையெல்லாம் அரசாங்கம் கவனிக்கவேண்டும். பி.வி. ரிப்பேருக்கு வரக் கூடிய பஸ்களிலிருந்து பாகங்களைக் கழற்றக்கூடாது.

ஆளுகின்ற கட்சியைச் சேர்ந்த பழனிசாமி கௌண்டர் அவர்கள் பேசும் போது பஸ்களை தேசீயமயமாக்கக் கூடாது என்று தெரிவித்தார். இப்போது சென்னையில் தேசீயமயமாக்கப்பட்டிருப்பதைக் கூட மறந்து போய்ப் பேசியிருக்கிறார். அரசாங்கம் சில ரூட்டுகளை எடுத்துக்கொள்ளப் போவதாக இப்போது தகவல் கொடுத்தார்கள். அதைக் கேட்டு நான் மகிழ்ச்சியடைகிறேன். இன்னும் "லாங் ரூட்டுகளை" எடுத்துக் கொள்ளவேண்டும். இன்னும் கூடுதலான எக்ஸ்பிரஸ் பஸ்களைப் போடவேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

இன்னும் நிறைய ரூட்டுகள் ஏற்படுத்த வேண்டும் என்று சர்க்காரைக் கேட்டுக்கொள்கிறேன். இங்கே போக்குவரத்திலுள்ள நெருக்கடியைத் தவிர்க்க வேண்டுமென்ற நோக்கத்துடனும், அரசாங்கத்திற்கு அதிகமான வருமானம் வர வேண்டும் என்ற நோக்கத்துடனும் தான் இவ்வாறு சொல்கிறேன் என்று தெரிவித்துக்கொண்டு என் வார்த்தையை முடித்துக் கொள்கிறேன்.

Srimathi T. N. ANANDANAYAKI : கனம் உதவி சபாநாயகர் அவர்களே, தேசீயமயமாக்கப்பட்ட போக்குவரத்துக்கான மானியத்திற்காகப் பிரேரேபிக்கப்பட்டுள்ள மானிய கோரிக்கைக்குக் கொடுக்கப்பட்டுள்ள வெட்டுப் பிரேரணையை எதிர்த்து ஒரு சில வார்த்தைகள் சொல்ல விரும்புகிறேன். போக்குவரத்து சாதனங்களை இந்தியாவிலேயே சிறந்த முறையில் அபிவிருத்தி செய்திருக்கும் பெருமை சென்னைக்கு உரியது என்பதை யாரும் மறுக்க முடியாது. இருந்தாலும் இன்னும் அதிகமான வசதிகள் செய்வதற்கான வாய்ப்புகள் இருப்பதால், இந்த மானிய கோரிக்கையின்போது அவைபற்றியெல்லாம் சிந்திக்கக் வேண்டிய கடமை அரசாங்கத்திற்கும் இந்த மாமன்றத்திற்கும் உண்டு என்பதை மகிழ்ச்சியுடன் தெரிவிக்க விரும்புகிறேன். சென்னை நகரத்தில் மக்களின் தொகை வருடாவருடம் அதிகரித்துவரும்போது, அவர்களுடைய அன்றாடத் தேவையான பஸ் போக்குவரத்தை தேசீயமயமாக்கியிருக்கும் அரசாங்கம் அத்துறையில் நன்றாகச் செயல்பட்டு பஸ் போக்குவரத்து வசதிகளை திருப்திகரமான முறையில் செய்தால் தான் அரசாங்கத்திற்கும் நல்ல பெயர் இருக்கும், பஸ் போக்குவரத்தை நடத்துபவர்களுக்கும் உற்சாகம் இருக்கும், மக்களும், அரசாங்கம் தங்களுக்கு நன்மை செய்கிறது என்பதை உணர முடியும். எனவே நாம் பஸ் போக்குவரத்தை இன்னும் சற்று நல்ல முறையில் கவனிக்கக் கடமைப் பட்டிருக்கிறோம். பஸ் ஸ்டாண்டுகளில் மக்கள் மணிக்கணக்கில் தவம் செய்யும் நிலை இன்றும் இருக்கிறது. ஆபீஸ்களிலிருந்து வருபவர்கள் வீடு போய்ச் சேருவதற்கு பஸ் ஸ்டாண்டுகளில் 5 மணியிலிருந்து 8 மணிவரையில் கூட நின்று தவம் செய்ய வேண்டியிருக்கிறது. வீடு போய்ச் சேருவதற்கு பஸ் கிடைக்குமோ, கிடைக்காதோ என்ற சந்தேகத்துடன் அவர்கள் பஸ் ஸ்டாண்டுகளில் நிற்கவேண்டியிருக்கிறது. பஸ்கள் போகின்றன. இல்லை என்று

நான் சொல்லவில்லை. இன்னும் அதிகமான பஸ்களை விட வேண்டும். இப்போது போதுமான பஸ்கள் போகவில்லை. பஸ் ஸ்டாண்டுகளில் காத்திருப்பவர்கள் பொழியும் வசைமாரியைக் கேட்டால், நாம் ஏன் பஸ் போக்குவரத்தை தேசியமயமாக்கினோம் என்று எண்ணத் தோன்றும். அவர்களை நாம் இதற்காகக் குற்றம் சொல்லமுடியாது. நாள் பூராவும் வேலை செய்துவிட்டு, "எப்போது வீட்டுக்குத் திரும்புவோம்" என்ற மனோநிலையில் இருக்கும்போது அவர்களைக் காக்கவைப்பதால் அவ்வாறு பேசுகிறார்கள். பஸ் ரூட்டுகளில் அதிகமான பஸ்களை விட்டு எந்த பஸ்ஸும் 10, 15 நிமிடங்களுக்குள் கிடைக்கும்படிச் செய்ய வேண்டும். இப்போது பெரிய லேலண்ட் பஸ்கள் விட்டிருக்கிறோம். இந்த பஸ்கள் அதிகமான பேர்களை ஏற்றிக்கொள்ள முடியும். பீக் அவர்ஸில் பஸ்கள் சீக்கிரம் போய்த் திரும்பச் செய்வதில் கவனம் செலுத்த வேண்டும். பீக் அவர்ஸில் அதிகமான பஸ்களை விட வேண்டியது மிகவும் அவசியம்.

எங்கள் பகுதியில்—திருவொற்றியூரில்—சர்க்கார் பஸ்கள் போகின்றன. அங்கே தொழிலாளர்கள் அதிகமாக வருகிறார்கள். எனவே அங்கே அதிக பஸ்கள் விட வேண்டும். மேலும் திருவொற்றியூரிலுள்ள தியாகராஜர் சன்னதிக்கு பக்தகோடிகள் போகிறார்கள். அவர்கள் பஸ் ஸ்டாண்டுகளில் மணிக்கணக்கில் நிற்கிறார்கள். அங்கு செய்யவேண்டிய பஸ் போக்குவரத்து வசதிகள் பற்றி டிரான்ஸ்போர்ட் இலாகா டைரக்டருக்கு மனுக்கள் அனுப்பப்பட்டிருக்கின்றன. அங்கே உள்ள கஷ்டங்கள் அரசாங்கத்தின் கவனத்திற்கும் கொண்டுவரப்பட்டிருக்கின்றன. அந்தப் பகுதியில் மக்கள் பஸ் ஸ்டாண்டுகளில் மணிக்கணக்காக நிற்க வேண்டியிருக்கிறது. காரணம், திருவொற்றியூரில் உள்ள ஒரு ரெயில்வே கேட்டுக்கருகில் பஸ்களை நிறுத்தி விடுகிறார்கள். அங்கே ஓவர்பிரிட்ஜ் இல்லாததால் பஸ்கள் நிறுத்தப்படுகின்றன. அங்கே ஓவர்பிரிட்ஜைக் கட்டவேண்டும் என்று நாங்கள் எத்தனையோ தடவை கூறியும் இன்னும் அங்கே ஓவர்பிரிட்ஜ் கட்டப்படவில்லை. இதற்காக கார்ப்பொரேஷனில் தெரிவித்தால் அங்கே பைல் ஒளிந்துகொள்கிறது. ஸெக்ரடேரியட்டுக்கு வந்தால் இங்கேயும் ஒளிந்துகொள்கிறது.

The Hon. Sri R. VENKATARAMAN : திருவொற்றியூரில் பஸ் ஸ்டாண்டுகளை ரெயில்வே கேட்டுக்கு அப்பால் போட்டிருக்கிறோம்.

Srimathi T. N. ANANDANAYAKI : அதற்கு நாங்கள் நன்றி செலுத்துகிறோம். அங்கே இன்னும் கொஞ்சம் கஷ்டங்கள் இருக்கின்றன. அந்தப் பகுதி மக்களுடன் நான் கனம் மந்திரி அவர்களைச் சந்தித்து ஒரு மணி நேரம் பேசி கஷ்டங்களை எடுத்துச் சொன்னேன். பாதி பஸ்களை ரெயில் கேட்டுக்கு மறுபக்கத்திற்கு கொண்டுபோயிருப்பது போற்றத்தக்கது. அதற்கு நாங்கள் நன்றி செலுத்தக் கடமைப்பட்டிருக்கிறோம். இப்பொழுது அங்கே **35, 33**–ம் நெம்பர் பஸ்கள் கஞ்சி தொட்டி ஆஸ்பத்திரி போயும் ரோடு முனையில் நிற்கின்றன. அவை முன்பு போலவே வைக்கோல் தொட்டியில் நின்றால், பாரிஸ் கார்னர் போன்ற இடங்களுக்குப் போகிறவர்களுக்கு சௌகரியமாக இருக்கும். இதையும் டைரக்டர் அவர்கள் கவனிக்கும்படி செய்ய வேண்டும். அந்த பஸ்களை பழைய இடத்திற்கே அதாவது **56**-ம் நெம்பர் பஸ் இருக்கும் இடத்திற்கே கொண்டுபோவது வரவேற்கத்தக்கது.

அடுத்தபடியாக, பஸ் துறை "மானேஜ்மெண்ட்" இப்போது சுறுசுறுப்பாக இருக்கிறது. இப்போது பஸ்கள் சுத்தமாக வருகின்றன. அதற்குக்காரணம், இப்போது பவர் வாஷர்ஸ் வந்திருப்பதாகச் சொல்லப்படுகிறது. பஸ்களை அழகாகவும் சுத்தமாகவும் வைத்திருக்க வேண்டும். அவை அழகாக இருந்தால்தான், பஸ்ஸில் ஏறிச் செல்லலாம் என்ற ஆசை மக்களுக்கு வரும். எனவே அதிகமான பவர் வாஷர்களைக் கொண்டுவந்து, பஸ்களை கண்ணைக் கவரும் வண்ணம் வைத்திருக்க வேண்டுமென்று சொல்லிக்கொள்கிறேன்.

அடுத்தபடியாக, பஸ் போக்குவரத்து நன்றாக இருக்க வேண்டுமானால், பஸ் தொழிலாளர்களுக்கும் தேசிய உணர்ச்சி இருக்க வேண்டும். இல்லாவிட்டால், கஷ்டம் தான். பஸ் தொழிலாளர்களுக்கு அனேக குறைகள் இருக்கின்றன. அவைகளை அரசாங்கம் தீர்க்க வேண்டும். அக்குறை

22nd March 1960] [Srimathi T. N. Anandanayaki]

களை எவ்வாறு தீர்க்கலாம் என்று ஆராய்ந்து யோசனைகள் கூறுவதற்காகத் தொழிலாளர்களைச் சேர்ந்தவர்களைக் கொண்ட ஒரு கமிட்டியை அமைத்தால் நன்றாக இருக்கும். அவர்களுடைய குறைகளைத் தீர்க்க வேண்டியது மிகவும் அவசியம். காரணம் க்ரோம்பேட்டையில் உள்ள பஸ்கள் கட்டும் தொழிற்சாலையில் அக்டோபர், நவம்பர் மாதங்களில் இரண்டு பஸ்கள் தான் கட்டியிருக்கிறார்கள். வேலை நிறுத்தமும் இல்லை, வேலை செய்யவும் முடியாது என்றால் இந்தச் சண்டித்தனத்திற்கு பரிகாரம் என்ன என்று தெரியவில்லை. பத்து பஸ்கள் கட்டக் கூடிய காலத்தில் இரண்டே பஸ்கள் தான் கட்டி இருக்கிறார்கள். இதன் காரணமாகத்தான், பஸ்களை அமைத்துத் தரும்படி ஸிம்ஸன் அண்ட் கம்பெனியிடம் சொல்கிறோம். தொழிலாளர்கள் இரண்டு பஸ்கள் தான் கட்டினார்கள் என்பது பொதுமக்களுக்குத் தெரியாது. தொழிலாளர்களோ சண்டித்தனம் செய்கிறார்கள். இந்த இரு பிரிவினருக்கும் மத்தியில் அரசாங்கம் விழிக்கிறது. எனவே இப் பிரச்னைக்கு ஏதாவது ஒரு பரிகாரம் காணவேண்டும். இப்போது ஏதோ ஐந்து பஸ்களுக்குமேல் கட்டினால் போனஸ் கொடுக்கலாம் என்ற திட்டத்தை ஆரம்பித்திருக்கிறார்களாம். அதன்காரணமாகவே அத் தொழிற்சாலையில் இந்த மாதத்தில் 10 பஸ்களை எட்டிப் பிடிக்க முடியும் என்று தெரியவருகிறது. அவர்களுக்கு இம்மாதிரி போனஸ் கொடுத்து உற்சாகப்படுத்தினால், அதிகமான பஸ்கள் கட்டப்பட்டு, தேசியமயமாக்கப்பட்ட நகர பஸ் போக்குவரத்தும் அபிவிருத்தியடையும்.

இன்னொன்று சொல்ல விரும்புகிறேன். ஒரு பஸ் ப்ரேக்டவுன் ஆகி ஷெட்டுக்குப் போனால், எத்தனையோ மாதங்கள் ஆனாலும் திரும்பிவருவதில்லை. ஹாப்டெக்கர் ஒன்று ஷெட்டுக்குப் போன பிறகு ரொம்ப நாட்களாக அதை எல்லோரும் தேடித் தேடிப் பார்த்தார்கள். "அது எங்கே போச்சு" என்று பத்திரிகைகளில் எல்லாம் எழுதினார்கள். இப்படித் தூங்குவதை ஒரு தனி முதலாளி பார்த்துக்கொண்டிருக்கமாட்டான். ஒரு நாள் இரவில் வண்டிக்குப் பழுது வந்துவிட்டால் மறுநாள் காலையில் எப்படியாவது வண்டியை ஓட்டினால் தான் அவனுக்குத் தூக்கம் வரும். அவ்வளவு கவலையுடனும் அக்கறையுடனும் அவன் வண்டியை கவனிப்பான். அந்த உணர்ச்சியில் பாதியாவது நமக்கு இருக்க வேண்டும், இல்லாவிட்டால் தேசியமயமாக்குவதால் என்ன பயன் என்று அரசியல் வாதிகள் சிந்திக்க வேண்டும். ப்ரேக்டவுன் ஆன ஹாப்டெக்கர் ரொம்ப காலமாக ஷெட்டிலிருந்து திரும்பிவராததற்குக் காரணம் என்னவென்றால், ஸ்பேர் பார்ட்ஸ் போதிய அளவில் இல்லை என்று சொல்லப்படுகிறது. ஸ்பேர் பார்ட்ஸ் இல்லாததற்குக் காரணம் என்ன? கொஞ்சம் பழுதான பஸ்ஸை நாளை ரூட்டில் விட வேண்டுமென்று இத்தொழிலாளிகள் நினைத்தால் உடனே ஷெட்டில் நிற்கும் பழுதான இன்னொரு பஸ்ஸின் ஸ்பேர் பார்ட்ஸை எடுத்து இதில் போட்டுவிடுகிறார்கள். இம்மாதிரியாக பழுதுபார்ப்பதற்காக ஷெட்டுக்குக் கொண்டுபோகப்படும் பஸ் அங்கேயே வெகு நாட்கள் இருக்கிறது. கடைசியில் ஸ்பேர் பார்ட்ஸ் போதவில்லை என்று சொல்கிறார்கள். தேவையான ஸ்பேர் பார்ட்ஸை வாங்க முயற்சி செய்ய வேண்டும். தனி முதலாளி ஸ்பேர் பார்ட்ஸை ப்ளாக் மார்கெட்டிலாவது வாங்கிவிடுவார். சர்க்கார் அதிகாரிகள் அவ்வாறு அவைகளை ப்ளாக் மார்க்கெட்டில் வாங்கமுடியாது. அப்படி அவர் வாங்கினால், எந்த அரசாங்க உத்தரவின் பேரில் அவர் அவைகளை ப்ளாக் மார்க்கெட்டில் வாங்கினார் என்று கேள்வி போடப்படும். பெரிய கம்பெனியான ஸிம்ஸன் அண்ட் கம்பெனிக்கு நமது பர்சேஸ் ஆபீசர் சென்று ஸ்பேர் பார்ட்ஸ் கேட்டால் "உங்களுக்கு நாங்கள் ஸ்பேர்பார்ட்ஸ் கொடுக்கவே மாட்டோம். ஏனென்றால் உங்களுடைய பில்ஸ் வருவதற்கு மாதக்கணக்கில் ஆகிறது" என்று கம்பெனிக்காரர்கள் சொல்கிறார்கள். ஸ்பேர் பார்ட்ஸில் அக்கறை செலுத்த வேண்டும். ஸ்பேர் பார்ட்ஸ் கிடைக்காமல் இருப்பதற்கு மத்திய சர்க்காருடைய போக்கின் கோளாறாகக் கூட இருக்கலாம். இம்போர்ட் பண்ணுவது ஒரு பஸ்ஸுக்கு 200 ரூபாய் என்று நிர்ணயிக்கப்பட்டிருக்கிறது. அகில இந்திய கமிட்டியில் ஒரு பஸ்ஸுக்கு 900 ரூபாய் வரை வேண்டுமென்று சொல்லியிருக்கிறார்கள். ஒரு கமிட்டி சொல்லியும் கூட 200 ரூபாய்க்குத்தான் அனுமதி அளிக்கப்படுகிறது. இது பற்றி நாம் மத்திய அரசாங்கத்தைக் கேட்க வேண்டும்

"நாங்கள் பஸ் தொழிலை தேசிய மயமாக்கியிருக்கிறோம். பொதுமக்கள் பிரச்னையைத் தீர்க்க வேண்டிய தொழிலாக இருப்பதால் முழு அளவுக்கு இம்போர்ட் செய்ய உரிமை கொடுக்கவேண்டும். அரை குறையாகச் சாப்பாடு போடுவது போல் ஏதோ ஒரு அளவுக்கு இம்போர்ட் செய்து கொள்ளுங்கள் என்று உரிமை கொடுத்தால் போதாது. ஆகவே, நேரடியாக நாங்கள் ஸ்பேர் பார்ட்ஸ் இம்போர்ட் செய்ய அனுமதி கொடுக்க வேண்டும்'' என்று நாம் மத்திய அரசாங்கத்தைக் கேட்கவேண்டும். கனம் அமைச்சர் அவர்கள் அழுத்தம் திருத்தமாகச் சொல்லக் கூடியவர்கள். அவர்கள் இதில் அதிகக் கவனம் செலுத்த வேண்டும். பஸ்கள் ஷெட்டில் ரிப்பேருக்காக நாள் கணக்காகவும், மாதக் கணக்காகவும் நின்று கொண்டிராமல் உடனுக்குடன் ரிப்பேர் செய்யப்பட்டு வெளியே அனுப்பப்பட வேண்டும். ஒர்க்ஷாப்பில் போர்மன் மற்றும் டெக்னிகல் ஸ்டாபுகளுக்கெல்லாம் "இத்தனை நாட்களுக்குள், இவ்வளவு சீக்கிரமாக ரிப்பேர் செய்து அனுப்பி விடுகிறார்கள்'' என்று சொன்னால் அவர்களுக்குப் போனஸ் கொடுக்கப்படும் என்று அறிவிக்கவேண்டும். பணம் செய்யும் வேலை வேறு எதுவும் செய்யாது. இவ்வாறு செய்தால் அதிக வேலை வாங்க முடியும், பஸ்களும் உட னுக்குடன் ரிப்பேர் செய்யப்பட்டு விடும்.

இந்த பஸ் போக்குவரத்தை அரசாங்கம் நடத்துவதில் லாபம் வருகிறது என்று சொல்கிறார்கள். அந்தத் தொழிலில் கிடைக்கும் லாபத்தைத் திரும்பவும் அந்தத் தொழிலிலேயே ஈடுபடுத்தி தொழிலாளர்களுக்கு வசதிகள் செய்து கொடுப்பதில் அக்கறை செலுத்தவேண்டும். அழகான காலனிகள் கட்டிக் கொடுக்கப்பட்டிருக்கிறன. அகரத்தில் 10 ரூபாய் வாடகைக்கு அழகான வீடுகள் கட்டிக் கொடுக்கப்பட்டிருக்கின்றன. ஆனால் இப்போது கட்டியிருக்கின்ற அளவு கடலிலே கரைத்த பெருங்காயத்தைப் போல் இருக்கிறது, இன்றைக்கு அந்தத் தொழிலாளர்களுக்கு நல்ல வசதி செய்து கொடுத்தால் அவர்கள் அதை வரவேற்பார்கள். பணமாகக் கொடுப்பதைக் காட்டிலும் இந்த மாதிரி வசதிகளை அரசாங்கம் செய்து கொடுப்பதைத்தான் அவர்கள் விரும்புகிறார்கள். இந்தத் தொழிலில் இருந்து கிடைக்கக் கூடிய வருமானத்தை இந்தத் தொழிலிலேயே செலவழிப்பதை விட்டுவிட்டு வட்டிக் கடைக்காரர்களைப் போல் நேற்று இரண்டு கோடி ரூபாய் மூலதனம் கொடுத்தோம், இன்று 25 லட்சம் ரூபாய் லாபம் கிடைத்திருக்கிறது என்று சொல்லிவிட்டு அதை மொத்த நிதியோடு சேர்த்து விடுகிறார்கள். அதையும் மூலதனத்தில் சேர்த்துக் கொள்ளவில்லையென்றால் தொழிலுக்கு ஊறு விளையும். இந்த லாபத்தையெல்லாம் மூலதனத்தில் போடவில்லையானால் 50,000 ரூபாய் அளவு கொடுத்து பெரிய புதிய பஸ்களையெல்லாம் வாங்க முடியாது. ஆகவே, மேலும் மேலும் மூலதனத்தை அதிகமாக்கினால்தான் இந்தத் தொழில் நல்ல பண வசதி படைத்த பெரும் தொழிலாக மாற முடியும். இதில் அமைச்சரவர்கள் கவனம் செலுத்த வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்ளுகிறேன்.

நாம் இந்தத் தொழிலைச் சிறந்த முறையில் நடத்துகிறோம் என்று மக்கள் உணரக் கூடிய வகையில் நாம் இந்த பஸ் போக்குவரத்தை நடத்தவேண்டும். சர்க்காரால் தேசிய மயமாக்கப்பட்ட இந்தத் தொழில் நல்ல முறையில் நடந்து வருகிறது என்பது மக்களால் உணரப்பட்டால்தான் தேசிய மயமாக்கும் கொள்கையில் மக்களுடைய நம்பிக்கை அதிகரிக்கும். இதில் தொல்லை இருந்தால் இந்தக் கொள்கையிலே மக்களுக்கு நம்பிக்கை இல்லாது போய்விடும். குறிப்பாக, இந்த அரசாங்கத்தின் தலை நகரான சென்னையில் இந்த பஸ் போக்குவரத்தைத் திருப்திகரமாக நடத்தினால் மக்கள் மிகவும் வரவேற்பார்கள். அதன் மூலம் மேலும் மேலும் இந்தக் கொள்கை பரவ சாத்தியமுண்டாகும். முதலில் நகரத்தில் நன்றாக நடத்தினால் பிறகு மீதி இடங்களில் விஸ்தரித்துக் கொள்ளலாம். ஏதோ எதிர்க்கட்சிக்காரர்கள் சொல்கிறார்கள் என்று ஏமாந்து விடக்கூடாது. நாம் கெட்ட பெயர் வாங்க வேண்டுமென்ற எண்ணத்துடன் அவர்கள் கூறுகிறார்கள். நல்ல எண்ணம் அவர்களுக்கு கிடையாது. அவர்கள் தூண்டி விட்டு நாம் அவசரத்தில் இறங்கிவிட்டால் மக்களுடைய

ஆத்திரத்தைத்தான் சம்பாதித்துக்கொள்ள வேண்டுமே தவிர, வேறு ஒன்றும் பயன் ஏற்படாது. அவர்கள் சொன்னாலும் சொல்லாவிட்டாலும் இது நமது அடிப்படைக் கொள்கை. இப்போது இருக்கும் நிலைமையில் எந்த அளவுக்குத் தொழில்களைத் தேசீய மயமாக்குவது என்று யோசித்து கொஞ்சம் கொஞ்சமாகக் காரியமாற்றிக்கொண்டு வருகிறோம். ஆகவே, இப்போது எடுத்துக்கொண்டிருக்கிற தொழிலிலே இருக்கக்கூடிய சிறு சிறு குறைகள் என்னென்ன, தொழிலாளர்களுக்கு என்ன குறை, நடத்துகிறவர்களுக்கு என்ன குறை, மக்கள் இதை விரும்புகிறார்களா, என்பதையெல்லாம் தீர ஆலோசித்து பின்னர் பரிகாரத்தைத் தேடுவது மிக மிக முக்கியமாகும்.

இப்போது பஸ்களுக்காக மக்கள் அதிக நேரம் நின்று கொண்டிருக்க வேண்டியிருக்கிறது. புதிய ரூட்டுகளில் அதிக பஸ்களை விடுவதற்கு நடவடிக்கை எடுத்துக்கொள்ள வேண்டும். டிரைவர்கள், பஸ்ஸில் ஒரு சிறு ப்ரேக் டவுன் இருந்தாலும் போதும், உடனே பஸ்ஸைக் கொண்டு போய் ஷெட்டில் விட்டுவிடுகிறார்கள். ஒரு நாளைக்கு விடக்கூடிய பஸ்களின் எண்ணிக்கை எவ்வளவு என்று லிஸ்டில் பார்த்தால் 300, 400 என்று குறிப்பிடப்பட்டிருக்கிறது. ஆனால் காலையிலேயே பஸ் எடுக்கப்பட்டு, இரண்டு மணி நேரம் ஓடிவிட்டு ஷெட்டுக்குப் போய்விடுகிற பஸ்களின் எண்ணிக்கையும் இதிலேதான் வருகிறது. மொத்தமான கணக்குத்தான் கொடுக்கப்படுகிறதே தவிர, நாள்பூராவும் ஒவ்வொரு ரூட்டிலும் எவ்வளவு பஸ்கள் ஓடுகின்றன என்ற கணக்கு கொடுக்கப்படுவதில்லை.

The Hon. Sri R. VENKATARAMAN: அதற்குக் கூட சர்க்காரிட்த்தில் கணக்கு இருக்கிறது. "நம்பர் ஆப் ட்ரிப்ஸ் லாஸ்ட்" என்பதற்குக் கணக்கு வைத்திருக்கிறோம். கனம் அங்கத்தினர் கேள்வி போட்டால் அதையும் கொடுக்கத் தயாராக இருக்கிறோம்.

Srimathi T. N. ANANDANAYAKI: மிகவும் நன்றி. நாள் பூராவும் எந்த வித ரிப்பேருக்கும் இடம் இல்லாமல் ஓட்டுகின்ற டிரைவருக்கும்கூட போனஸ் கொடுக்கலாம். சிறு சிறு மழைத் தூற்றல் ஏற்பட்டால்கூட "ப்ரேக்டவுன்" என்று பஸ்ஸை நிறுத்தி விடுகிறார்கள் அவர்களுக்கு போனஸ் கொடுத்து அவர்களை உற்சாகப்படுத்தலாம். சென்னையில் பஸ் போக்குவரத்தை நல்ல முறையில் நடத்தினால் அதுவே அரசாங்கத்துக்குப் பலத்தைத் தரக் கூடியது. அன்றாட வாழ்க்கையில் மக்கள் அதை நம்பியிருக்கிறார்கள். அந்தத் துறையில் தொல்லைகளைக் குறைப்பது வரவேற்கத்தக்கது என்று சொல்லி என்னுடைய பேச்சை முடித்துக்கொள்கிறேன்.

* **Sri T. S. RAMASWAMI**: கனம் உதவி சபாநாயகர் அவர்களே, இந்தப் போக்குவரத்து இலாகாவைப் பொறுத்த அளவில், "ரீ ஆர்கனைசேஷனுக்கு"ப் பிறகு—மொழி வழி மாகாண அமைப்பிற்குப் பிறகு—நமக்குக் கொடுக்கப்பட்ட பஸ்கள் (கன்னியாகுமரி மாவட்டத்தில்) மிகவும் மோசமாக இருந்தன என்று குறிப்பிட்டார்கள். இரண்டு, மூன்று பஸ்களே நல்ல பஸ்களாக வந்தன. மற்றவையெல்லாம் தகர டப்பாக்களாக வந்தன என்று சொன்னார்கள். அது முற்றிலும் உண்மை. ஆனால் அதனுடைய பொறுப்பு இந்த அரசாங்கத்தைத்தான் சேரும். மொழி வழி மாகாணம் அமையும்போது நல்ல அழகான இடங்களாகிய தேவிகுளம், பீர்மேடு ஆகியவைகளை விட்டுவிட்டதுபோல், அங்கு நல்ல பஸ்கள் இருந்தபோதிலும்கூட, விலை குறைந்ததை இங்கிருந்து போனவர்கள் தேர்ந்தெடுத்தார்கள். இப்போது அங்கு நிச்சயமாக நிலைமை நன்றாக இருக்கிறது என்பதைப் பொறுத்த அளவில் ஒப்புக்கொள்கிறேன். இங்கு வந்த உடனே, அங்குள்ள நிலைமைக்கும், இங்குள்ள நிலைமைக்கும் வெகுவான வித்தியாசம் இருந்தது. சம்பளத்தைப் பொறுத்தவரையில் மெட்ராஸ் ஸிட்டியில் வழங்குகிற சம்பளம் அங்குள்ள சம்பளத்தை விடக் குறைவாக இருந்தது. அந்த குறைவு இங்கே நிவர்த்திக்கப்படவில்லை. அங்கேயும் புதிய தொழிலாளருக்கு இன்று இங்குள்ள ஸ்கேலில்தான் சம்பளம்

கொடுக்கப்பட்டு வருகிறது. ஆனால், மற்ற விஷயங்களைப் பொறுத்த அளவில் பொதுவாக நல்ல முறையில்தான் நடந்துவருகிறது. நிர்வாகத்திற்கும், தொழிலாளர்களுக்கும் இடையே உறவு அங்கு நல்ல முறையில் வளர்ந்து வருகிறது. கன்னியாகுமரி ஜில்லாவைப் பொறுத்த வரையில் நல்ல முன்னேற்றம் ஏற்பட்டிருக்கிறது என்பதை அங்கத்தினர்களுக்குக் கொடுக்கப்பட்டிருக்கும் புள்ளி விவரங்களைப் பார்க்கும்போது புரிந்துகொள்ள முடிகிறது.

11-00 a.m. ஆனால் அதே நேரத்தில் கன்யாகுமரியிலுள்ள ட்ரான்ஸ்போர்ட்டில் மோசமான பஸ்கள் இருந்தாலும்கூட, தகர டப்பாக்களாக இருந்தாலும் கூட, என்ன பார்க்கிறோம்? புள்ளி விவரங்களைப் பார்த்தாலே தெரியும். 1954-ம் ஆண்டில் ஐந்து லட்ச ரூபாய் வருமானம் வந்திருந்தது. 1956–57-ம் ஆண்டில் ஐந்து மாதங்களிலேயே இரண்டு லட்ச ரூபாய் வந்திருக்கிறது. அதே அளவு சென்னை டிரான்ஸ்போர்ட்டில் வந்திருக்கிறதா என்று பார்த்தால், அந்த அளவு வருமானம் வரவில்லை.

பிரேக்-டவுன் நிலைமைதான் என்ன? தகர டப்பாக்களை வைத்துக் கொண்டு இருக்கும் அந்த இடத்திலே ப்ரேக்-டவுன் குறைவு. அதே நேரத்தில், இங்கு மூன்று மடங்கு, நான்கு மடங்கு அதிகமாக இருக்கிறது. நல்ல பஸ்களை வைத்துக்கொண்டிருக்கும் நிலைமையிலேயே, தலைமைக் காரியாலயம் இருக்கும் இடத்திலேயே ஏன் இவ்வளவு அதிகமாக ப்ரேக் டவுன் ஆகிறது என்று பார்க்கவேண்டும். அங்கு மோசமான பஸ்களை வைத்துக் கொண்டிருக்கும்போதே அங்கு ப்ரேக்-டவுன் ரொம்பக் குறைவு நடு வழியிலே பஸ்களை . . .

THE HON. SRI R. VENKATARAMAN : கனம் அங்கத்தினர் அவர்கள் இரண்டாம் பக்கத்தைப் பார்த்தால், அவர்கள் சொல்லுகிற காலத்திலேயே இங்கே 164 "ஓவர்-எஜெட்" பஸ்கள் இருந்தன என்பது தெரியும்.

SRI T. S. RAMASWAMI : இப்போழுது புதிய பஸ்கள் வந்துள்ளன என்று நான் அறிவேன். அந்த அளவுக்கு ஏன் ப்ரேக்-டவுன் குறையவில்லை இன்ஸ்பெக்டர்களும் பொதுமக்களும் சபை அங்கத்தினர்களும் கவனிக்கவேண்டும். இங்கே ஒரு நாளைக்கு ஒன்பது பஸ்கள் ப்ரேக்-டவுன் ஆகின்றன. கன்யாகுமரியில் இரண்டு மூன்று பஸ்கள் ப்ரேக்டவுன் ஆகின்றன. என்னைப்பொறுத்தவரையில், நான் அந்த இலாகாவிலே சம்பந்தப்பட்ட அளவிலே, அதன் காரணம் எனக்குத் தெரியும். தொழிலாளர்களிடையே ஒற்றுமை இருக்கவேண்டும். ஒர்க்ஷாப் தொழிலாளிகளுக்கும் ட்ரைவர் கண்டக்டர்களுக்கும் இடையே ஒற்றுமை இருக்கவேண்டும், அங்கே ஒருவரோடு ஒருவர் சேர்ந்து நன்றாக வேலை செய்கிறார்கள். அங்குள்ள தொழிலாளிகள் இங்கு உள்ளவர்களைவிட கொஞ்சம் திருப்திகரமாக இருக்கிறார்கள். அங்கும் ஏதோ "பின்-ப்ரிக்குகள்" குறைப்பாடுகள் இருக்கலாம். இருந்தபோதிலும், அங்குள்ள தொழிலாளிகளுக்கும் நிர்வாகத்திற்கும் இடையிலே ஓரளவு ஒற்றுமை இருக்கிறது. தொழிலாளிகளுடைய குறைகள் வரும்போது, அவைகளைப் போக்குவதற்கு அவர்கள் பார்க்கிற ரீதியிலே இருக்கிறார்கள். ஆனால், இங்கு வித்தியாசம் இருக்கிறது. அங்குள்ள தொழிலாளர்களுக்கும் இங்குள்ள தொழிலாளர்களுக்கும் கொடுக்கபடும் சம்பளத்திலே வித்தியாசம் இருக்கிறது. இங்குள்ளவர்கள் மிகவும் குறைந்த சம்பளம் வாங்குகிறார்கள். தொழிலாளர் இலாகாவும், ட்ரான்ஸ்போர்ட் இலாகாவும் இவ்விரண்டு இலாகாக்களையும் தலைமைதாங்கி நிர்வகிக்கக்கூடிய அமைச்சர் அவர்களும் நிச்சயமாக இதைக் கவனிப்பார்கள், அவர்களுடைய காலத்திலேயே நிச்சயமாக தொழிலாளர்களுடைய சம்பளத்தை அவர்கள் நிச்சயமாக உயர்த்துவார்கள் என்று நான் கருதுகிறேன்.

இன்னும் ஒன்றிரண்டு விஷயங்களை நான் குறிப்பிடவேண்டும். முக்கியமாக ட்ரான்ஸ்போர்ட்டிலே நாம் பார்க்கிறோம். இரண்டு ஆண்டுகளுக்கு முன்னால் நிர்வாகத்தில் இருந்த ஊழல்கள் இன்று நிர்வாகத்தில் இல்லை. இரண்டு மூன்று வருஷங்களில் நிச்சயமாக "இம்ப்ரூவ்மென்ட்" இருக்கிறது.

22nd March 1960] [Sri T. S. Ramaswami]

சென்னை ராஜ்யத்தில் சேர்ந்தவுடனே ஒரு வருஷமாகப் பார்த்ததில், முக்கியமாக ஸ்பேர் பார்ட்ஸ் களவு போய்விடும் என்ற நிலைமை இருந்தது. பெட்ரோலைப்பற்றிக் கூட இந்தச் சபையிலே விவாதித்தோம். அப்பேர்ப் பட்ட ஊழல்கள் இப்பொழுது எதுவும் இல்லாமல், நிச்சயமாக நல்ல முறையிலே நிர்வாகம் நடந்துகொண்டிருக்கிறது என்பதை நான் சந்தோஷத் துடன் ஒப்புக்கொள்ளத் தயாராக இருக்கிறேன். அதே நேரத்தில், தொழி லாளிகளுக்கு மூன்று யூனிபாரம்கள் கொடுத்திருக்கிறார்கள். பிராயாணி களுடைய ஓவர்லோடைக் குறைத்திருக்கிறார்கள். இதையெல்லாம் நான் பாராட்டக் கடமைப்பட்டுள்ளேன். அதே சமயத்தில் அனுவசியமான செலவு களையும் குறைக்கவேண்டும். மேலும், சில்லரைக் கடைகளிலே, பத்தா யிரம் ரூபாய் கூட முதல் போட்டு நடத்தாத கடைகளிலே, நம்முடைய இலாகாவினர் போய் பஸ்களுக்கு வேண்டிய சாமான்கள் வாங்குவதென் றால் அது நம்முடைய இலாகாவினுடைய கௌரவத்தையே பாதிக்கக் கூடியதாகும். ஆகவே, ஸ்பேர் பார்ட்ஸ் எவ்வளவு அவசியமோ அவ்வள வும் அங்கு நாமே வாங்கி வைத்துக்கொள்ளவேண்டும். சில்லரைக் கடை களிலே வாங்குவதென்றால், கௌரவத்திற்குக் குறைவான காரியம் 'Fist hand' சாமானு 'Second hand' சாமானு என்று தெரியாதபடி கொடுக்கிறார்கள். அதனால் ப்ரேக்டவுன்களும் அதிகமாகின்றன. அந்த முறையையும் தடுக்கவேண்டும் என்று தெரிவித்துக்கொள்ளுகிறேன்.

அடுத்தபடியாக, பாடி பில்டிங் சம்பந்தமாகச் சொல்லப் போனால், அதற்கு 13 முதல் 14 ஆயிரம் ரூபாய் வரையில் செலவாகிறது என்று நினைக்கிறேன். அப்படிக் கட்டும் பாடி ஒன்பது முதல் பத்து வருஷங்க ளுக்குப் போகலாம். அதற்குப் பிறகு அதைக் "கண்டெம்" செய்ய வேண்டியதுதான். இரும்பு பற்றாக்குறை இருக்கும் இந்தச் சமயத்தில் எதற்காக 14 ஆயிரம் ரூபாய் வரையில் போட்டு இத்தகைய பாடிகளைக் கட்டவேண்டும்? 6,000, 7,000 ரூபாய் செலவிலே ஏன் பாடி கட்டக்கூடாது? அங்கு தேக்கு ஏராளமாகக் கிடைக்கிறது. அதை வைத்துக்கொண்டு பாடி கட்டலாம். தேக்கு மரத்தைக் கொண்டு பாடி கட்டினால், அது சற்று அலங்காரக் குறைவாக இருக்கலாம். இருந்தாலும் அதற்குத் தகுந்த "பாட்டர்ன்" கொடுத்தால் நல்ல முறையிலே செய்துவிடலாம். கேரள நாட்டில் அப்படித்தான் நடக்கிறது. அதுமாதிரி நாமும் செய்ய முடியும். இதன் மூலம் பஸ் ஒன்றுக்கு 7,000 ரூபாய் மிச்சம் வரும் என்று தெரி வித்துக் கொள்ளுகிறேன். இதையும் அரசாங்கத்தின் யோசனைக்கு விட நான் விரும்புகிறேன்.

புதிய பஸ்கள் வரும்போது அவைகளை அனுப்புகிறோம். அங்கே அனுப் பினாலும், அங்கு பஸ்கள், 10 பஸ்கள் மாதக் கணக்கில் ரூட்டிலே ஓடாமல் நிற்கின்றன. காரணம், பர்மிட் கிடையாது என்ற நிலைமை. அண்டை ராஜ்யத்திலே ட்ரான்ஸ்போர்ட் டைரக்டர்தான் மோட்டார் வெகிக் கிள்ஸ் டாக்ஸேஷன் அட்மினிஸ்ட்ரேட்டராகவும் இருக்கிறார். அவர்தான் டிரான்ஸ்போர்ட் டைரக்டராகவும் இருக்கிறார். அவர்தான் ரூட் பர்மிட் கொடுப்பவராகவும் இருக்கிறார். எப்பொழுது பஸ் தயாராகிறதோ அந்த நிமிஷத்திலேயே பர்மிட் கொடுக்கிறார்கள். இதனால் சில நாட்களுக்கு பஸ் சும்மா நிற்காதிருக்கும் நிலை ஏற்படுகிறது. புதிய வண்டிகள் கிடைப் பதே கஷ்டம். அப்படி கிடைத்து, பாடி கட்டியான பிற்பாடு கூட, ஆர். டி. ஏ. பர்மிட் கொடுப்பதில்லையென்றால், அந்த நிலைமையை கவனிக்க வேண்டும். ப்ரொசீஜர் ரொம்பக் காம்ப்ளிகேடட் ஆக இருக்கிறது. பல மாதங்கள் காரேஜிலே கிடக்கும் நிலைமை ஏற்படுகிறது. இதனால் பொது மக்களுக்குப் போக்குவரத்து வசதி இல்லாமல் மிகவும் கஷ்டப்படுகிறார்கள். பஸ்களின் எண்ணிக்கை குறைகிறது என்றாலும், ப்ரேக்-டவுன் ஏற்படு கின்றன என்றாலும், பிரயாணிகள் வழியிலே தங்க நேரிடுகிறது. அவர் களுக்கு பலவிதமான இன்னல்கள் ஏற்படுகின்றன. சென்னை நகர மக்க ளின் நிலைமை வேண்டுமானால் தடங்கல் இல்லாமல் இருக்கலாம். அம் மையார் அங்கத்தினர் அவர்கள் பேசும்போது குறிப்பிட்டதுபோல், லட்சக் கணக்கான மக்கள் சென்னையிலுள்ள பஸ் ட்ரான்ஸ்போர்ட்டை நம்பி தினம் தினம் இருக்கிறார்கள். பெரும்பாலானவர்கள் பஸ்ஸை நம்பித்தான் இருக்கவேண்டியிருக்கிறது. ஸிட்டியில் வேண்டுமானால் அதிகாரிகளை அவ்

வப்போது பார்த்து, சீக்கிரமாக பிரச்னைகளைத் தீர்த்துவிட முடிந்திருக்கலாம் என்றால் சந்தோஷம். ஆனால், எங்களுடைய கன்யாகுமரி ஜில்லாவைப் பொறுத்தவரையில், பிரேக்டவுன்களும், குறைந்த எண்ணிக்கையுள்ள பஸ்கள் இருப்பதும் அங்குள்ள பிராயாணிகளுக்கு மிகுந்த பிரச்னைகளை உண்டாக்கிக்கொண்டிருக்கின்றன என்பதை நான் தெரிவித்துக்கொள் கிறேன்.

லாங் டிஸ்டன்ஸ் ரூட்டைப் பொறுத்தவரையில், பங்களூருக்குப் போய் வரும் லாங் டிஸ்டன்ஸ் ரூட் பஸ் லாபகரமாக இருக்கிறது என்பதை நாம் பார்க்கிறோம். இதை ஒரு "மாடல்" ஆக வைத்து, திருச்சிக்கும், திருநெல்வேலிக்கும், மதுரைக்கும், நாகர்கோயிலினுக்கும் லாங் டிஸ்டன்ஸ் ரூட் எடுக்கப் போகிறார்கள். அண்டை ராஜ்யத்திலே லாங் டிஸ்டன்ஸ் ரூட் பஸ்கள் எப்போதுமே நல்ல லாபகரமாக இருப்பதும், சௌகரியமாக இருப்பதும் தெரிந்த விஷயம். லாங் டிஸ்டன்ஸ் பஸ் விடுவதோடுகூட நான் இன்னொரு வேண்டுகோளையும் அரசாங்கத்திற்கு விடுக்க விரும்பு கிறேன். பர்மிட் எடுக்கும்போது, பஸ்ஸுக்கு ரூட் பர்மிட் எடுப்பதைவிட, ஏரியா பர்மிட்டாக எடுத்தால், நம்முடைய தொழிலாளர்களுடைய ஷெட்யூலை மாற்றியமைப்பதற்கு மிகவும் சௌகரியமாக இருக்கும்; இரண்டு பஸ்கள் ஒரு டிரைவருக்கு என்ற முறையை இன்ட்ரட்யூஸ் பண்ணிவிடலாம். அவர்கள் இந்த ரூட்டை எவ்வளவு தூரம் மாற்றினாலும் சரி, அந்த பஸ்ஸினுடைய பொறுப்பு இரண்டு டிரைவர்களுக்கும் என்று இருந்தால், அவர்களுக்கு அதை அக்கறையாகப் பார்க்க வேண்டும் என்ற பொறுப் புணர்ச்சி வந்துவிடுகிறது. அது இல்லையென்றால், ஒரு நாளைக்கு ஒரு பஸ்ஸை யார் எடுத்தார் என்பதை யாரும் கண்டுபிடிக்க முடியாமல் போகிறது. அவ்வாறு ரூட் பர்மிட்டுக்குப் பதிலாக ஏரியா பர்மிட்டாக எடுக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். இதனால், எந்த ரூட்டிலும் பஸ்களை அனுப்பக்கூடிய நிலை ஏற்படும். பிரயாணிகளுக்கும் சௌகரியம் உண்டாகும். ஒரு ரூட்டிலே ப்ரேக்டவுன் ஆய்விட்டால், இன்னொரு பஸ்ஸை விடுவதற்கு ஏரியா பர்மிட் இருந்தால்தான் சௌகரியமாக இருக்கும். பிரயாணிகளுக்கும் நன்மை, கண்காணிக்கும் பொறுப்பையும் டிரைவர் களுக்குக் கொடுக்கிறோம். இதையும் அரசாங்கம் கவனிக்கவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்ளுகின்றேன்.

இவைகளெல்லாம் வெற்றிகரமாக வரவேண்டுமென்றால், போக்கு வரத்து இலாகாவிலுள்ள முக்கியமாக தொழிலாளர்கள் திருப்தியாக வைக்கப்படவேண்டும். அந்த வகையிலும் அவர்களுக்கு அதிக சௌகரி யங்கள் செய்கிறோம். பாட்டா அதிகரித்திருக்கிறோம். ட்ரஸ் கொடுத்திருக் கிறோம். பூட்ஸ் கொடுத்திருக்கிறோம். இவைகளுக்கெல்லாம் மேலாக எங்கெங்கே குறைகள் இருக்கின்றனவோ அங்கு அதிகாரிகள் உடனடியாகப் பறிந்து வந்து கவனிக்கிறார்கள், சில சமயங்களிலே டெலிபோன் மூலமாகச் சொன்னாலுங்கூட உடனடியாக கவனிக்கிறார்கள் என்பதை மிகவும் நன்றி யறிதலுடன் நான் சொல்லிக்கொள்ள விரும்புகிறேன். நிர்வாகத்திலுள்ள அதிகாரிகள் அத்தனை பேரும், சில்லரை அதிகாரிகள் உட்பட, தொழி லாளர்களுடைய கஷ்டங்களை உணரவேண்டும். தொழிலாளர்களோடு அவர்கள் ஒற்றுமையாக இருக்க வேண்டும். நாகர்கோயிலிலுள்ள தொழி லாளர்களுடைய குறைகள் தெரிகிறதென்றால் அதற்குக் காரணம், அங்கு ஒரே யூனியன் இருப்பதுதான். இரண்டாவது யூனியனிலே இரண்டு, மூன்று பேர் இருக்கலாம். அதைப்பற்றி அக்கறை இல்லை. இரண்டு பேர் உள்ள யூனியன் என்ன செய்ய முடியும்? ஆனால், இங்கு அப்படி அல்ல. தொழிலாளர்கள் மூன்று நான்கு யூனியன்கள் வைத்து, ஒன்றுக் கொன்று முரண்பாடாக இருக்கிறது. ஒரே யூனியன் இருப்பது நல்லது.

THE HON. SRI R. VENKATARAMAN: நாங்களும் அதை வரவேற்கிறோம்.

SRI T. S. RAMASWAMI: நிர்வாகத்தில் என்ன செய்யவேண்டுமோ அந்த அளவு செய்திருக்கிறார்கள். இருந்தாலும், அங்கே ஒரே யூனியனாக இருப்பதால், அவர்களுடைய கோரிக்கைகளை ஒரே குரலாக எழுப்ப முடி கிறது. இன்ன இன்ன குறை இருக்கிறது என்று சொல்கிறோம். நாங்கள் சொல்வதை அதிகமாக சொல்ல வேண்டுமோ, கடுமையாகச் சொல்ல வேண்டுமோ என்று இருந்தாலும்கூட, அந்தக் குறைகளைக் கவனிப்ப

22nd March 1960] [Sri T. S. Ramaswami]

தற்கும் நாங்கள் பொறுமையாக இருந்து பார்க்க சௌகரியமாக இருக்கிறது. ஐந்தாறு யூனியன்கள் இருந்தால், கோரிக்கைகளை ஒரே குரலில் சொல்ல முடியாது. அந்த இலாகாவுக்கு நன்மை இல்லை ; அதனால் பொது மக்களும் பாதிக்கப்படுகிறார்கள். தொழிலாளர்களுடைய பல யூனியன்கள் ஒன்றாகச் சேருவதாக இருந்தால், அரசாங்க உத்தியோகஸ்தர்களும் அவர்களுடைய குறைகளை நல்ல எண்ணத்தோடு, "ஸ்பிரிட் ஆப் அண்டர்ஸ்டாண்டிங்" என்றமுறையில் குறைகள் என்னவென்று பார்ப்பதாய் இருந்தால், நிச்சயமாக இப்போதுள்ள அமைச்சர் அந்த இலாகாவுக்குத் தலைமையாக இருப்பதால் அதன் எதிர்காலம் நல்ல எதிர்காலமாக இருக்க முடியும் என்பதில் எனக்கு என்றைக்கும் சந்தேகம் கிடையாது.

இன்னொரு விஷயத்தைக் குறிப்பிட ஆசைப்படுகிறேன். நாமும் பல ராஜ்யங்களைப் போல "மெர்ஸிடைஸ்டு பென்ஸ்" போன்று நூற்றுக் கணக்கான வண்டிகளை வாங்குகிறோம். அந்தக் கம்பெனிகளே நம்முடைய பயிற்சிக்கு வேண்டிய வசதிகளை செய்து கொடுக்கிறார்கள். ஜெர்மனி, இங்கிலாந்து போன்ற வெளி நாடுகளுக்கு இங்கு இருந்து ஆட்களை அனுப்பி அவர்களே பயிற்சி அளிக்கிறார்கள். அம்மாதிரி பயிற்சி நம்முடைய, இலாகாவிலுள்ளவர்களுக்கு ஏன் கொடுக்கக்கூடாது ? இங்கே "ஆட்டமபைல் என்ஜினியரிங்" தெரிந்தவர்கள் எத்தனையோ பேர்கள் இருக்கிறார்கள், வாலிபர்கள் இருக்கிறார்கள். நம்முடைய அரசாங்கத்தின் செலவிலே இல்லாவிட்டாலும், அந்தக் கம்பெனிகள் செலவிலே ஏன் நாம் இம்மாதிரி பயிற்சிக்கு அனுப்பக்கூடாது ? அப்படிச் செய்தால் ரொம்பப் பிரயோசனகரமாக இருக்கும். சென்ற ஆண்டிலே கூட குறிப்பிட்டேன். அண்டை ராஜ்யங்களிலிருந்து வருஷம் ஒன்றுக்கு 2, 3 பேர்கள் இம்மாதிரி பயிற்சிக்கு போகும்பொழுது, நம்முடைய ராஜ்யத்திலிருந்து இத்தகைய பயிற்சிக்கு யாரும் போகவில்லையே என்பது குறித்து உண்மையிலேயே வருத்தமாக இருக்கிறது. நாம் எதையும் சீக்கிரமாகச் செய்ய வேண்டுமென்று திட்டம் போடுகிறோம். ஆனால் திட்டப்படி நடைமுறையில் செய்வது கொஞ்சம் தாமதப்படுகிறது எல்லா இலாகாக்களிலும் சரி. அது போல இல்லாமல், "லாங் டிஸ்டன்ஸ் ரூட்" எடுப்பதற்கு திட்டம் போட்டிருக்கிறோம். அதை வெகு விரைவிலே எடுத்துக்கொண்டு நம்முடைய வருமானத்தை அதிகரிக்க வேண்டும், பொது மக்களுக்கும் சௌகரியத்தை அதிகரிக்கவேண்டுமென்று கூறிக்கொண்டு நான் முடித்துக்கொள்ளுகிறேன்.

Sri M. KALYANASUNDARAM : கனம் உதவி சபா நாயகர் அவர்களே, நம்முடைய ராஜ்ய சர்க்கார் நடத்தக்கூடிய தொழில்களில் இது ஒரு முக்கியமான வருவாய் அளிக்கக்கூடிய இலாகா. எலக்ரிஸிட்டி போன்ற அதிக மூலதனத்தை ஈடுபடுத்திசெய்யவேண்டிய தொழில்களை எடுத்து நடத்தினாலும், லாப நோக்கத்தோடு அந்த தொழில்களைநடத்த முடியாது. அதில் ஏதாவது மிச்சம் ஏற்பட்டாலும், மீண்டும் அதை அந்தத் தொழிலிலேயே ஈடுபடுத்தி அபிவிருத்தி செய்யக்கூடிய, தேசத்திற்கு அவசியமான ஒரு தேவையை பூர்த்தி செய்யக்கூடிய தொழில் என்ற முறையில்தான் அதை நடத்த முடியும். பஸ் போக்குவரத்து அப்பேற்பட்ட அவசியத்தை முன்னிட்டு நடத்தக்கூடிய தொழில் மட்டும் அல்ல. வருவாயை எதிர்பார்த்து நடத்தக்கூடிய ஒரு முக்கியமான தொழில் ஆகும் என்பதையும் மனதில் வைத்துத்தான் அதில் இருக்கக்கூடிய குறைபாடுகளை சுட்டிக்காட்ட வேண்டும் என்பது என்னுடைய அபிப்பிராயம். சர்க்காரால் நடத்தப்படக்கூடிய, குறிப்பாக சென்னை நகர பஸ் போக்குவரத்து சம்பந்தமாக இரண்டு முனைகளிலிருந்து தாக்குதல் வருகிறது. ஒரு பக்கத்தில் இந்த பஸ் போக்குவரத்தை பயன்படுத்தக்கூடிய சென்னை நகர மக்களுக்கு, சென்னை நகரத்திற்கு வரக்கூடியவர்களுக்கு இந்த பஸ் போக்குவரத்து அவர்களுடைய தேவையை பூர்த்தி செய்யவில்லையே என்ற நியாயமான குறையின் காரணமாக தாக்குதல் ஏற்படலாம். அந்தத் தாக்குதல்களை அனுசரணையோடு கவனிக்க வேண்டும். இன்னொரு முனையிலிருந்து தாக்குதல் தனிப்பட்ட முதலாளிகளிடமிருந்தோ, அல்லது அவர்களால் தூண்டப்பட்டவர்களிடமிருந்தோ வருகின்றன. இந்தச் சபையில்கூட அந்தக்குரல் கேட்பதைப்பற்றி நான் மிகவும் வருந்துகிறேன். அதுவும் அமைச்சர் அவர்கள் கட்சியைச் சேர்ந்த அங்கத்

தினர்கள் சிலர் தனியார் நடத்தினால் திறமையாக நடத்தக்கூடும் என்று சொன்னார்கள். அந்தத் தத்துவம் 100 வருஷங்களுக்கு முன்னால் இருந்த தத்துவம். அந்தக் காலத்தில் வேண்டுமானால் அப்பேற்பட்ட தத்துவம் பேசலாம். சர்க்கார் நடத்தினால் திறமையாக இருக்காது, தனியார் நடத்தினால் திறமையாக நடக்கும் என்று சொல்லுவது உளுத்துப்போன பத்தாம்பசலி தத்துவம் என்பதை முதலில் தெரிவித்துக்கொள்ள விரும்புகிறேன். சமீப காலத்தில் பார்ப்போமானால் பத்திரிகைகளில்கூட அம்மாதிரி அறிக்கைகள் விடாமல் வந்துகொண்டிருக்கின்றன. இந்தக் குறை எல்லாம் தீர என்று ஏற்பட்டது மாதிரி அதனுடைய நோக்கம். அந்தக் குறைகளை போக்க வேண்டியது என்பது அல்ல அதனுடைய நோக்கம். பத்திரிகைகள்கூட இப்பேற்பட்ட அக்கிரமமான குற்றச்சாட்டுகளுக்கு இடம் அளிப்பது வருந்தத்தக்கது. சர்க்காருக்கு வருவாய் பெருக வேண்டும், சர்க்கார் பல நல்ல காரியங்களைச் செய்யவேண்டும் என்பது உண்மையான நோக்கமாக இருந்தால் இதை நான் வரவேற்பேன். சர்க்கார் வருவாய் கிடைக்கக்கூடிய ஒரு தொழிலை எடுத்து நடத்துவதை தாக்குவது நியாயமா, நேர்மையா என்பதை நாம் மனதில் வைக்க வேண்டும். ஜனங்களுக்கு இருக்கக்கூடிய கஷ்டங்களை தீர்க்கவேண்டும், என்ற எண்ணத்தோடு பத்திரிகைகள் இம்மாதிரி அறிக்கைகளுக்கு இடம் கொடுத்தால் அதை நான் வரவேற்கிறேன். சர்க்கார் "மனுபலியாக" இந்தத் தொழிலை எடுத்து நடத்துவதினால்தான் இப்பேற்பட்ட குறைபாடுகள் இருக்கின்றன, ஏன் தனியார்களுக்கு சில ரூட்களை விடக்கூடாது என்று பரிந்து பேசக்கூடிய அளவுக்கு பத்திரிகைகள் இடம் அளிப்பதால் தான் எனக்கு கோபம் வருகிறது. சர்க்கார் போக்குவரத்தை தாக்கக் கூடிய நோக்கம் சென்னை நகரத்தில் தனியார்களுக்கு இடம் அளிக்க வேண்டும் என்பதை எடுத்துக்காட்டுவதற்காகத்தான். அதற்காக வேண்டி பத்திரிகைகளில் பலமான தாக்குதல் ஆரம்பமாகி, தொடர்ந்து நடந்து வருகிறது. சர்க்கார் இதற்குப் பயந்துவிடக் கூடாது என்பதுதான் என்னுடைய அபிப்பிராயம். அமைச்சர் இதற்குப் பயப்படமாட்டார் என்று நான் நிச்சயமாக நம்புகிறேன். பத்திரிகைகளுக்கு அவர் பயப்படாமல் இருக்கலாம். ஆனால், அவர்களுடைய கட்சியைச் சேர்ந்தவர்கள் நிர்ப்பந்தம் கொண்டு வருவதற்கு அவர்கள் பயந்து விடுவார்களோ என்று கூட நான் சந்தேகிக்க வேண்டியிருக்கிறது. அவர்களுடைய கட்சியில் போக்குவரத்தில் சம்பந்தப்பட்டிருக்கக்கூடிய பெரிய பஸ் முதலாளிகள் இருக்கிறார்கள் என்பது எனக்குத் தெரியும். பஸ் முதலாளிகள் அரசியலில் இருக்கக் கூடாது என்று நான் சொல்லவில்லை. பெரிய முதலாளிகள் அரசியலில் இருக்கக்கூடாது என்று நான் சொல்லவில்லை. அவர்கள் தங்கள் சொந்த நலத்தை விட தேசத்தின் நலத்தை பெரிதாகக் கருதவேண்டும், அரசாங்கத்தின் நலத்தைப் பெரிதாகக் கருதவேண்டும். அதற்கும் மேலாக தன் சொந்த நலனுக்கு கட்சியை பயன்படுத்திக் கொள்ளக்கூடாது, தங்களுக்கு இருக்கக்கூடிய வசதிகளை அந்தக் கட்சிக்கு பயன் படுத்திக் கொள்ளவேண்டுமென்ற எண்ணத்தோடு இந்தப் பிரச்னையை கவனிக்க வேண்டும். இந்த பஸ் தொழில் நிரந்தரமாக வருமானம் கொடுக்கக் கூடிய ஒரு தொழில். அதை சர்க்காரே பெரிய அளவுக்கு மேற்கொண்டு நடத்தவேண்டியது அவசியம். பொது விவாதத்திற்கு நிதி அமைச்சர் அவர்கள் பதில் அளிக்கும்போது என்ன கூறினார்கள் என்றால், தனியார் துறைக்கும் விடவேண்டும். சர்க்கார் துறைக்கும் விடவேண்டும் என்று சொன்னார். எதிர்க்கட்சித் தலைவர் அவர்கள் இது விஷயமாக அவர்களுடைய கருத்தை தெளிவாக எடுத்துச் சொல்லவில்லை. எதிர்க் கட்சியைச் சேர்ந்த அங்கத்தினர்கள் யாரும், நான் ஆகட்டும், திரு. அண்ணாதுரை ஆகட்டும் தனியார்களையெல்லாம் ஜெயிலில் பிடித்துப் போட வேண்டுமென்று சொல்லவில்லை. யாரும் தனியாருக்கு இடம் கொடுக்கக் கூடாது என்று சொல்லவில்லை. தொழில்களை எடுத்து நடத்தும்பொழுது, குறிப்பாக பெரிய தொழில்களை எடுத்து நடத்தும்பொழுது, சர்க்காருக்கு முதல் இடம், இரண்டாவதாக தனியாருக்கு, தனியார் துறையில் தொழிற்சாலை வருவதாக இருந்தால் கூட என்று கூறியிருக்கிறோம். இரண்டும் சேர்ந்து தொழில்கள் வளரவேண்டுமென்பது தான் முக்கிய நோக்கம். ஆனால் சர்க்கார் முதலைக் கொடுத்து தனியார் எடுத்து நடத்துவதில்

22nd March 1960] [Sri M. Kalyanasundaram]

இருக்கக்கூடிய சில குறைபாடுகளை எங்களுக்கு தெரிந்த விவரத்தை வைத்துக்கொண்டு சுட்டிக்காட்டினேம். தனியார் யாரும் தொழில் நடத்தக் கூடாது, தனியார் நடத்தக்கூடிய தொழிலுக்கு சர்க்கார் உதவி செய்யக் கூடாது என்ற நோக்கத்தோடு இந்தக் குற்றச்சாட்டைச் சொல்லவில்லை. சர்க்காரும் நடத்தவேண்டும். தனியாரும் நடத்த வேண்டும். நவீன சோஷலிஸ கருத்து என்று சொல்லி, சர்க்கார் துறை அதிகமாக இருக் கிறது, தனியார் துறை குறைந்து விட்டது, அதனால் தனிப்பட்ட முதலாளி கள் சுதந்திராக் கட்சியை ஆதரித்துவிடுவார்களோ என்று நினைத்து, ''நாங்களும் தனியார் துறையில் தொழில்கள் ஏற்படுத்துகிறோம். வாருங் கள்'' என்று சொல்லுவது கூடாது. அதே சமயத்தில் தொழிலாளர் களும், விவசாயிகளும் வேறு பக்கத்திற்குப் போய்விடுவார்கள் என்று கருதி, ''நாங்கள் சொல்லுவது சோஷலிஸம். எங்கள் பக்கம் வாருங்கள்'' என்று சொல்லுகிறார்கள். ''நீங்கள் சொல்லுவது சரியான சோஷலிஸம்'' என்று கம்யூனிஸ்டு தாக்கி விடுவார்களோ என்பதற்காக, இவைகளெல்லாம் பத்தாம் பசலி சோஷலிஸம், நாங்கள் சொல்லுவது புதிய சோஷலிஸம்'' என்று புதிய சோஷலிஸ கருத்துக்களை விளக்கும்பொழுது, அந்த உற்சாகத்தில் அமைச்சர் அவர்கள் ஜி. டி. ஹெச். கோல் போன்ற அப்பேர்ப் பட்ட மேதை சொன்னதைக்கூட மறுக்கக்கூடிய அளவுக்கு வெகு உற்சாகத்தோடு பேசினார்கள். அது ஒரு பக்கம் இருக்கட்டும்.

இப்பொழுது தனிப்பட்டவர்களிடம் இருக்கக்கூடிய ரூட்களை கண் மூடித் தனமாக எடுத்துவிட வேண்டுமென்று சொல்லவில்லை. அதிலிருந்து சர்க்காருக்கும் வருமானம் வரவேண்டியிருக்கிறது என்று அமைச்சர் கள் சொல்லலாம், நம்முடைய தொழில் அமைச்சர் சொல்லாவிட்டாலும், மின்சார அமைச்சர் அவர்கள் சொல்லலாம், ''ஏன் தனிப்பட்டவர்களுக்கு வரி போடவில்லையா ? அதிலிருந்து சர்க்கார் நிதிக்குப் பணம் வரவில்லையா?'' என்று. ஒரு விஷயத்தை சவால் விட்டு அமைச்சர் அவர்களைக் கேட் கிறேன். பஸ் முதலாளிகளையும் கேட்கிறேன். எந்த பஸ் முதலாளி யாவது நியாயமான, சரியான கணக்குகளை கொடுக்கிறார்களா? இரண்டு கணக்கு வைத்துக்கொள்ளாமல் இருக்கிறார்களா ? ஸர்சார்ஜ் விதிக்கிறோம் என்று சொல்லலாம். சர்க்காருக்கு அதனால் வருமானம் வருகிறது என்று சொல்லலாம். ஆனால், அந்த வருமானத்தைக் குறைப்பதற்கு அவர்கள் என்ன செய்கிறார்கள் சில பஸ் முதலாளிகள், சிறந்த தேச பக்தர்கள் என்று சொல்லக்கூடியவர்கள், ஆளும் கட்சிக்கு பலவிதத்தில் உதவி யாக இருக்கக்கூடியவர்கள்? வீட்களைக் குறைத்து, ''ஸ்டாண்டிங் பாசஞ் சர்ஸ் அதிகப்படுத்தி சர்சார்ஜை குறைப்பதற்கு வழி செய்கிறார்கள். உட்கார்ந்து போனால் ஒரு ரேட், நின்றுகொண்டு போனால் ஒரு ரேட் என்பதில்லை. உட்கார்ந்து போனாலும், நின்றுகொண்டு போனாலும் ஒரே டிக்கட் கட்டணம் தான் வசூலிக்கப்படுகிறது. ஆனால், உட்கார்ந்து இருக்கக் கூடிய வீட்களுக்கு கட்டணம் அதிகம், நிற்கக்கூடிய வீட்களுக்கு கட்டணம் குறைவு. ஆகையினால்தான் சொல்லுகிறேன். தனியார் நடத்துவதிலே சர்க்காருக்கு வரி மூலம் கிடைக்கக்கூடிய பணத்தில் படிக்கு பாதி கூட கிடைக்கவில்லை என்பதை எடுத்துக்காட்ட விரும்புகிறேன். ஆகவேதான் நான் ஒன்றை வற்புறுத்திக் கூற விரும்புகிறேன். கூடிய வரையில் சர்க்கார் எவ்வளவு தூரம் பஸ் போக்குவரத்தை எடுத்து நடத்தமுடியுமோ அவ்வளவு தூரம் எடுத்து நடத்த முன் வரவேண்டும் என்பது என்னுடைய அபிப்பிராயம். அதற்குச் சாதகமான சூழ்நிலையை உண்டாக்க வேண்டும்.

(Mr. Speaker in the Chair.)

பஸ் போக்குவரத்தை எடுத்து நடத்துவதாக இருந்தால் திட்ட வட்ட மாக அதற்குத் திட்டம் வகுக்க வேண்டும். அதற்கு பொது ஜன ஆதரவு இல்லை என்று நினைக்கக்கூடாது. எந்த வித எதிர்ப்பு இருந்தாலும் சரி சர்க்கார் பஸ் போக்குவரத்தை எடுத்து நடத்த வேண்டியது அவசியமாக இருக்கிறது. எந்த வித எதிர்ப்பு இருந்தாலும் சர்க்கார் உறுதியாக எடுத்த நடத்த முற்படவேண்டும். ரொம்ப முயற்சி எடுத்துக்கொண்டு சென்னையிலிருந்து பெங்களூருக்கு இப்பொழுது பஸ் விடுகிறார்கள். அதை நான் வரவேற்கிறேன். அதில் எவ்வளவோ குறைபாடுகள் இருந்தாலும்

அது லாபகரமாகவேதான் இருக்கிறது. இப்பொழுது இரண்டு பஸ்கள் ஓடிக்கொண்டிருக்கின்றன. இந்த இரண்டு பஸ்களிலே இவ்வளவு லாபம் வந்தால் என் எல்லா இடங்களிலும் பஸ் விடுவதற்கு நடவடிக்கை எடுத்துக் கொள்ளக்கூடாது ? ஆகவே இதில் லாபம் வருவதால் நான் சொன்ன யோசனைகள் எல்லாம் நியாயமாகவேதான் இருக்கும் என்று நினைத்துக் கொள்ளலாம். இந்த இரண்டு பஸ்களுமே இவ்வளவு லாபம் சம்பாதித்துக் கொடுத்திருக்கிறது என்றால் இன்னும் அதிகப்படியாக விட்டால் அதிகப்படி யாக லாபம் கிடைக்கும் என்று கருதலாம் அல்லவா? இந்த நெடுந்தூர ரூட்டை தனி முதலாளிகளுக்கு கொடுத்துவிட்டு அவர்களிடமிருந்து வசூலிக்கப்பட்டும் வரியை கணக்குப் பார்த்தால் அது குறைவாகத்தான் இருக்கும். ஆகவே சர்க்காரே பஸ்களை எடுத்து நடத்துவதில் எவ்வளவோ லாபம் இருக்கிறது என்று கண்டுகொள்ளலாம். ஆகவே சென்னை ராஜ்யம் பூராவுமே பஸ் போக்குவரத்தை சர்க்காரே எடுத்து நடத்த முன் வரலாம் என்று தோன்றுகிறது. அதற்கு வேண்டிய அவசியமும் வாய்ப் பும் இருக்கிறது. இதில் சர்க்கார் கவனம் செலுத்த வேண்டும். நெடுந் தூரம், குறிப்பாக 50 மைல்கள் அல்லது 75 மைல்கள் போகக்கூடிய மார்க்கங்களில் சர்க்கார் எக்ஸ்பிரஸ் பஸ்களை விடலாம். ஆகவே இப்படி எல்லா இடங்களையும் எடுத்துக் கொண்டு எல்லா மார்க்கங்களிலும் சர்க்கார் போக்குவரத்தை எடுத்து அபிவிருத்தி செய்யலாம். இது என்னுடைய அபிப்பிராயம். இதை வலியுறுத்தி நான் கூறிக்கொள்ள விரும்பு கிறேன். இதில் இரண்டு வித அனுகூலங்கள் இருக்கின்றன. அனாவசிய மான போட்டிகளை தடுக்கலாம். தனி நபர்களுக்கு விட்டு விட்டால் ஜனங் களுக்கு பல கஷ்டங்கள் ஏற்படுகின்றன.

நான் முன்பே தெரிவித்திருக்கிறேன். மதுரை நகர பஸ் போக்கு வரத்தைப் பற்றி. அதைப் பற்றி ட்ரான்ஸ்போர்ட் அட்வைசரி கமிட்டியில் எடுத்துக்காட்டினேன். அதன் பேரில் விசாரணை நடத்தி, அதில் வாக்குறுதி கொடுத்தபடி நடவடிக்கை எடுத்துக்கொண்டிருப்பதாகத் தெரியவருகிறது. அதைப் பற்றிய விவரங்கள் இன்னும் எனக்குக் கிடைக்கவில்லை. ஜனத்தொகை அடிப்படையில் அங்கே பஸ்களை விடுவது என்றாலும் சென்னை நகர ஜனத்தொகை அடிப்படையில் பஸ் விடுவதைக் காட்டிலும் அங்கே குறைவாகத்தான் விடப்படுகிறது. கோயம்புத்தூரை விட குறைவாகத்தான் விடப்படுகிறது. திருச்சி நகரத்தில் விடப்படுவதைக் காட்டிலும் குறைவாகத்தான் விடப்படுகிறது. ஜனத்தொகை அடிப்படையில் பார்த்தால் குறைவாக விடவேண்டிய காரணம் என்ன. அங்கே ஒரே ஒருகம்பெனிக்கு ஏன் ஏக போக பாக்கியமாக கொடுக்க வேண்டும். ஒரு சிட்டி பூராவுக்குமே ஒருவருக்கு மட்டும் ஏன் கொடுக்க வேண்டும். சிறு முதலாளிகளுக்கும் ஏன் அங்கே கொடுக்கக்கூடாது என்று கேட்கிறேன். சென்னை நகரத்தில் சர்க்காருக்கு ஏகபோகமாக கொடுக்கப்பட்டிருக்கும்போது அங்கு மட்டும் ஏன் கொடுக்கக்கூடாது என்று கேட்கலாம். அப்படிக் கேட்டால் ஏன் மற்ற நகரங்களிலும் ஏகபோகமாகக் கொடுக்கக்கூடாது என்று நான் கேட்கிறேன். மதுரை நகரத்தில் மட்டும் ஏன் அப்படிக் கொடுக்க வேண்டும். அங்கு பத்து பஸ்களை வைத்துக்கொண்டிருக்கிறவர்களுக்காவது கொடுக்கக்கூடாதா என்று கேட்கிறேன். அதிக பஸ்களை வைத்தால் சர்க்காருக்கு அதிக வரி கொடுக்கவேண்டுமென்று பஸ்களை குறைந்த அளவில் விட்டுக்கொண்டிருக்கிறார்கள். இதைக் கண்டுபிடிக்க வேண்டும். அதுதான் காரணம் என்று தெரிய வருகிறது. இப்படி தங்களுக்குச் சாதகம் செய்து கொள்ளும் அளவில் பிரயாணிகளுக்கு வசதி செய்து கொடுக்காமல் குறைந்த பஸ்களை விட்டுக்கொண்டிருக்கிறார்கள். இதில் எவ்வளவு உண்மை இருக்கிறது என்பதை விசாரணை செய்து பார்க்க வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். இதையெல்லாம் கனம் அமைச் சர் அவர்கள் கவனிக்காமல் இருக்கிறார்கள் என்று நான் சொல்லவில்லை. பொது ஜன அபிப்பிராயத்தை கனம் அமைச்சர் அவர்கள் கேட்க வேண்டும். தைரியமாக பஸ்களை எடுத்து நடத்த முன் வரவேண்டும். இப்படி தனிப்பட்ட முதலாளிகள் செய்யக்கூடிய தவறுகளைக் கண்டுபிடித்து அவர்களுக்கு கடுமையான தண்டனை விதிக்க நடவடிக்கை எடுத்துக்கொள்ள வேண்டும் என்று நான் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

22nd March 1960] [Sri M. Kalyanasundaram]

பிறகு நீண்ட தூர மார்க்கங்களை எடுத்துக்கொள்வதன் மூலம் ரயில்வேக்களின் வருமானம் பாதிக்கக்கூடாது. அந்த அளவில் அதை எடுத்துக்கொள்ள வேண்டும். ரயில்வேயுடன் இணைந்த தொடர்பு இருக்க ஏற்பாடு செய்யவேண்டும். ரயில் போக்குவரத்துக்கு பஸ் போக்குவரத்தினால் இடைஞ்சல் இல்லாத அளவில் பார்த்துக்கொள்ள வேண்டும். இப்படி ரயில் போக்குவரத்தை அபிவிருத்தி செய்வதற்கு நல்ல வசதி இருக்கிறது. ஏனென்றால் சென்னை ராஜ்யம் சம்பந்தப்பட்ட மட்டில் ராணுவத்திற்கு என்று போட்டதற்குப் பிறகு எந்த விதமான அபிவிருத்தியும் அடையவில்லை. பழைய காலத்தில் இருந்தபடியேதான் இருந்து வருகிறது. சுதந்திரம் அடைந்த பிறகு வட இந்தியாவில் எந்த அளவில் அபிவிருத்தி அடைந்திருக்கிறதோ அந்த அளவில் இங்கே சென்னை ராஜ்யத்தில் அபிவிருத்தி அடையவில்லை. சென்னை ராஜ்யம் சம்பந்தப்பட்ட மட்டில் ரயில் போக்குவரத்து இன்னும் எவ்வளவோ அபிவிருத்தி செய்ய வேண்டியதாக இருக்கிறது. அத்துடன் இன்னும் துரிதமாக போவதற்கு ஏற்பாடு செய்யவேண்டியதாக இருக்கிறது. பிரயாணிகள் வண்டிகளும், கூட்ஸ் வண்டிகளும் இன்னும் துரிதமாக போக நடவடிக்கை எடுத்துக்கொள்ள முடியாமல் இருக்கிறது. காரணம் இங்குள்ள பாதைகள் அவ்வளவு மோசமாக இருக்கிறது. அவைகளை அபிவிருத்தி செய்யவேண்டியதாக இருக்கிறது. இவைகளைப் பற்றியெல்லாம் ரயில்வே அட்மினிஸ்ட்ரேஷன் ரிப்போர்ட்டிலிருந்து புள்ளி விவரங்களுடன் எடுத்துக்காட்ட முடியும். ஆகவே போக்குவரத்தை இன்னும் அதிகப்படுத்த வேண்டும். அத்துடன் பஸ் போக்குவரத்தையும் அத்துடன் இணைத்து அபிவிருத்தி செய்யவேண்டும். அதன்மூலம் சர்க்காருடைய வருமானத்தையும் பெருக்கிக்கொள்ள வேண்டும்.

தேசீய அபிவிருத்திக் கவுன்சிலிலும் நமது அமைச்சர்கள் போய்வந்திருக்கிறார்கள். போதிய வாக்குறுதியும் கொடுத்து வந்திருக்கிறார்கள் என்று நினைக்கிறேன். அடுத்து வரும் மூன்றாவது ஐந்தாண்டுத் திட்டக் காலத்தில் 500 கோடி ரூபாய் செலவு செய்ய திட்டமிட்டிருக்கிறார்கள். அதை மக்களிடத்தில் வரிப் பணமாக வசூலிக்காமல் வருவாயை அதிகப்படுத்த முயற்சி செய்து கொண்டிருக்கிறார்கள். அதற்கு மக்களும் தயாராகத்தான் இருக்கிறார்கள். ஆகவே அதற்கு ஏற்றவாறு நாங்கள் கொடுக்கும் யோசனைகளையும் சர்க்கார் ஏற்றுக்கொண்டு நடக்க வேண்டும். அதன் மூலம் வருவாயைப் பெருக்க நடவடிக்கை எடுத்துக்கொள்ள வேண்டும். ரயில் போக்குவரத்தும் பஸ் போக்குவரத்தும் நமக்கு காமதேனுவாக இருக்கிறது. ஆகவே அதை தனிப்பட்டவர்கள் கையில் கொடுக்காமல் சர்க்காரே எடுத்து நடத்த வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். அதன் மூலம் சர்க்காருடைய வருவாயை பெருக்கிக் கொள்ள வேண்டும். என்பது என்னுடைய யோசனை.

மூன்றாவது திட்ட காலத்தில் எவ்வளவு துரிதமாகவும் எவ்வளவு சிக்கனமாகவும் வேலை செய்யவேண்டுமோ அவ்வளவு துரிதமாகவும் சிக்கனமாகவும் வேலை செய்ய வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன். அதற்கான சில யோசனைகளையும் நான் சொல்ல விரும்புகிறேன்.

ரோடு போக்குவரத்தை சர்க்கார் எடுத்து நடத்தி வருமானத்தை அதிகப்படுத்திக்கொள்ள வேண்டும். தனிப்பட்டவர்களுடைய கையில் அதை விடக்கூடாது. அவர்களிடம் விட்டால் அதனால் எவ்வளவோ குறைபாடுகள் ஏற்படுகிறது. ஸிட்டியில் எடுத்துக்கொண்டது போல் எல்லா இடங்களிலும் எடுத்துக்கொள்ள வேண்டும். எதிர் கட்சியில் உள்ளவர்கள் அவைகளைப் பற்றி குறைகளைச் சொல்லுகிறார்கள் என்றால் அவைகளை குறைகள் என்று எடுத்துக்கொள்ளாமல் அவைகளை வைத்து சீர்திருத்தம் செய்து நல்ல முறையில் நடத்துவதற்கு நடவடிக்கை எடுத்துக்கொள்ள வேண்டும். குறைகளை எதிர் கட்சிகள் சொல்லிக்கொண்டு தான் இருப்பார்கள். அப்படி குறைகளைச் சொல்லும் போது அதன் உள் நோக்கத்தைத் தெரிந்து கொண்டு நடக்க வேண்டும். சென்னையில் இருக்கக்கூடிய தொழிற்சாலைகள் தொழிலாளர்களுக்கு நல்ல வகையில் பயன்படும் அளவில் இருக்க வேண்டும். தொழிலாளர்களை அடிமையாக பாவிக்கக்கூடாது. அவர்

களுடைய உழைப்பு இருந்தால்தான் தேசத்திற்கு வருமானம் அதிகமாக இருக்கும். தொழிலாளர்களுடைய ஒத்துழைப்பு இல்லாமல் எந்தத் தொழிலும் நன்றாக நடைபெறாது. எந்ததொழில் நிர்வாகமும் அவர்களுடைய ஒத்துழைப்பு இல்லாமல் நடக்க முடியாது. யந்திரங்கள் செய்யக்கூடிய வேலைகளை விட தொழிலாளர்களிடமிருந்து அதிகப்படியாக வேலையை நாம் எதிர் பார்க்கலாம். அவர்களுக்கு உத்சாகம் கொடுக்கும் அளவில் அவர்களுக்கு வசதி செய்து கொடுக்க வேண்டும். அதன் மூலம் உற்பத்தியைப் பெருக்கிக்கொள்ள வேண்டும். இன்றைதினம் தொழிலாளர்களும்
11-30 a.m. முதலாளிகளும் பிரிந்து நிற்க முடியாது. அவர்களுடைய ஒத்துழைப்பு இருந்தால் திறமையாகவும் சிக்கனமாகவும் தொழில நடத்தலாம். மக்களிடம் அதனால் அதிருப்தி ஏற்படாது. தொழிலும் பாதிக்காது. இப்போது இருக்கிற சிக்கல் எந்த இடத்தில் இருக்கிறது என்று பார்த்து அதை நிவர்த்தி செய்ய ஏற்பாடு செய்ய வேண்டும். கடந்த ஏழு எட்டு வருஷ காலமாக அதிகாரிகளிடத்திலும், ஒருசில தொழிலாளர்களிடத்திலும் அக்கிரமமான முறையில் இருந்து வந்த தொடர்பை இப்போது ஒழித்தாகிவிட்டது. அதை நான் வரவேற்கிறேன். ஆனால் அது போதுமானது இல்லை. அது நெகடிவ். பாஸிடிவ்-வாக இனி அதிகாரிகளிடத்திலும், தொழிலாளர்களிடத்திலும் நேர்மையான முறையில் ஒரு தொடர்பு, ஒரு ஒத்துழைப்பு உண்டாக வழி செய்தாகவேண்டும். அதுவும் தொழிற்சங்கத்தில் இருந்து நல்ல பணியாற்றி, அனுபவம் பெற்றிருக்கிற அமைச்சர் திரு. வெங்கட்டராமன் அவர்கள் இவ்விலாகா பொறுப்பை வகித்து வருகிற காலத்திற்குள்ளாக ஏற்படவேண்டும். வெளி தொழிற்சங்கத்தில் உள்ளவர்களுக்கு இருக்கிற உரிமைகள் இங்குள்ள தொழிலாளர்களுக்கும் இருக்கவேண்டும். அவர்கள் நம் தேசத்திற்கு சேவை செய்கிற வீரர்கள் என்று பெருமைப்படக்கூடிய முறையில் அதிகாரிகள் மனம் குமுறாமல், ஆத்திரப்படாமல் இந்தத் தொழிலாளர்களை அரவணைத்துக்கொண்டு போக வழி செய்ய வேண்டும். சம்பளம், பஞ்சப்படி முதலியவற்றில் எல்லாம் தொழிலாளர்களுக்கு அதிகக் கவலை இருக்கலாம். நாளுக்கு நாள் விலைவாசிகள் ஏறிக்கொண்டேபோகின்றன. இருந்தாலும் பணத்தால் உதவி செய்ய முடியாவிட்டாலும் அதிகாரிகள் உற்சாகமான, ஆதரவான வார்த்தைகளைச் சொல்லி தொழிலாளர்களுக்கு மகிழ்ச்சியூட்டி நல்ல முறையில் அவர்கள் வேலை செய்யும்படியாகச் செய்யலாம்.

இதில் ''லேபர் பார்ட்டிஸிபேஷன் இன் மானேஜ்மெண்டு '' முறையைப் பரிட்சார்த்தமாகக் கொண்டு வந்தார்கள். திரு. வெங்கட்டராமன் தலைமையில் நடக்கக்கூடிய ஒரு தொழிலிலேயே அதை வெற்றிகரமாக நடத்த முடியவில்லை என்றால் என்னால் புரிந்துகொள்ள முடியவில்லை. '' என்னிடத்தில் வேறு பல இலாக்காக்கள் இருக்கின்றன. நேரம் இல்லை, இதில் மட்டும் எப்படி அதிக கவனம் செலுத்துவது '' என்று அமைச்சர் அவர்கள் சொல்லலாம். கனம் அமைச்சருக்கு தொழிற்சங்க அனுபவம் உண்டு. தொழிலாளர்களோடு தொடர்பு உண்டு. இருந்தும் அத்திட்டம் வெற்றிகரமாக நடத்தப்படவில்லை என்றால் அதற்கு ஒரே ஒரு காரணம் அதிகாரிகளுடைய பழைய மனோபாவத்தை மாற்றி, தொழிலாளர்களை பயமுறுத்தி, தண்டனை என்கிற ஒரே ஒரு ஆயுதத்தைக்கொண்டு வேலை வாங்கவேண்டும் என்கிற நினைப்பை மாற்றி அவர்களுக்குள் பரஸ்பர ஒற்றுமையை, சௌஜன்யத்தை உண்டுபண்ண முடியாதது தான். ஒருசில தொழிலாளிகள் தவறாக நடந்து இருக்கலாம். விஷயம் தெரியாத காரணத்தினால், வேறு சிலர் அவர்களுக்கு அதிக ஆசை ஊட்டிவிட்டதனால் தவறு ஏற்படுவது தான் உண்டு. இருந்தாலும் அதற்காக அத்தனை தொழிலாளர்களும் அதிருப்தி அடையக்கூடிய காரியத்தைச் செய்தால் அது பாதகமாகும். இதுதான் க்ரோம்பேட்டைத் தொழிற்சாலையில் ஏற்பட்டிருக்கக்கூடிய பலவீனம் என்பது என் அபிப்பிராயம்.

இன்று அங்கே ஒரு ஷிப்ட் தான் வேலை நடக்கிறது. இவ்வளவு மூலதனம் போட்டு, இயந்திரங்களை எல்லாம் வாங்கி வைத்து—எந்த தனிப்பட்ட முதலாளியாவது ஒரு ஷிப்ட் மட்டும் நடத்துவானா என்று பார்க்கவேண்டும். இன்னும் அங்கே 800 தொழிலாளர்களுக்கு வேலை கொடுக்கலாம்.

22nd March 1960] [Sri M. Kalyanasundaram]

இரண்டு ஷிப்டாக வேலை செய்தால்—இன்றையதினம் எழுபது, எண்பது பஸ்கள் டி.வி.எஸ்., சிம்சன் போன்ற எனக்கு எந்தக் கம்பெனி என்று கவலை இல்லை—தனிப்பட்ட கம்பெனிகளிடத்தில் கட்டும்படியாக விடுவதற்கு நிர்ப்பந்தம் ஏற்பட்டிருக்கிறது. நாம் கட்டுகிற பஸ்களுக்கு ஆயிரம் செலவு கூட ஆனாலும் கூடப் பரவாயில்லை. செலவைக் குறைக்க முடியுமா என்று யோசனை பண்ணுங்கள் என்றுதான் சொல்வோம். ஆனாலும் அப்படி இரண்டு ஷிப்டுகள் நடத்துவதற்கு ஏற்பாடு செய்யாது இருப்பது தவறு என்று சொல்கிறேன். மாதம் ஒன்பது பஸ்கள் கட்டுவதற்குப் பதிலாக 18 பஸ்கள் கட்டலாம், இரண்டு ஷிப்ட் ஏற்படுத்தினால். இதற்குத் தொழிலாளர்கள் சாதகமாக இருக்கவில்லையா ?

இதை வற்புறுத்த வருகிறபோது தான் சில அங்கத்தினர்கள் என் கட்சியைச் சேர்ந்தவர்களும் குறிப்பிட்டார், இங்கே க்வாலிபைட் என் ஜினியர்கள் கிடையாது என்று. ஆனால் ஒன்று, படிப்பு இல்லாதவர் களாக இருந்தாலும் மோட்டார் தொழில் சம்பந்தப்பட்டவரை நம் நாட்டில் மிகவும் நுட்பமாக வேலை செய்யக்கூடிய தொழிலாளர்கள் அநேகம்பேர் இருக்கிறார்கள். இயந்திரங்களைப் பண்ணும் தொழிற்சாலைகள் இங்கே கிடையாது. இருந்தாலும் சொல்லுவதைக் கேட்டு, அநுபவத்தை வைத்துக் கொண்டு நம் மாகாணத்தில் என்ஜின்களை எல்லாம் ரிப்பேர் செய்யக்கூடிய ஆயிரம் ஆயிரம் தொழிலாளர்கள் இருக்கிறார்கள். ஆகவே திறமைக் குறைவு அல்ல அதற்குக் காரணம். நம்மிடத்தில் திறமையான ஆட்கள் இருக் கிறார்கள். ஆகவே க்ரோம்பேட்டை தொழிற்சாலையில் இரண்டு ஷிப்டுகள் ஏற்படுத்துவதற்கு அமைச்சர் அவர்கள் முயற்சி செய்யவேண்டும். இதனால் இன்னும் 800 பேர்களுக்கு மேல் வேலை செய்ய முடியும் என்பது என் வேண்டுகோள்.

இவை எல்லாவற்றுக்கும் மேலாக அங்கே வேலை செய்கிற கண்டக் டர்கள், டிரைவர்கள் இன்னும் வொர்க்ஷாப்பில் வேலை செய்கிற தொழிலா ளர்கள் அத்தனை பேர்களும் விலைவாசி உயர்வைப்பற்றி கவலை அதிகம் கொண்டிருக்கிறார்கள். பஞ்சப்படி, சம்பளம், போனஸ் பற்றி அவர் களுக்குக் குறைகள் இருக்கின்றன. குறைகளை சர்க்காருக்கும் எழுதி அனுப்பி வைக்கிறார்கள். நிறைய மெமொராண்டங்கள் வந்திருக்கின்றன. சர்க்கார் இவைகளை எல்லாம் பரிசீலனை செய்து, அந்தத் தொழிலாளர் களுடைய பிரதிநிதிகளையும் அழைத்துப் பேசலாம். ஒரு மகாநாடு கூட்ட லாம். அவர்களுக்கு இருக்கக்கூடிய கஷ்டங்கள், இவர்களுக்கு இருக்கக் கூடிய கஷ்டங்கள், இப்போது இருக்கக்கூடிய நிலைமையில் அவர்களுக்கு எந்த அளவில் உதவி செய்யக்கூடும் என்பதை எல்லாம் பரிசீலனை செய்து சீக்கிரம் ஒரு முடிவுக்கு வரவேண்டியது மிகவும் அவசியம் என்று சொல்லிக் கொள்கிறேன்.

இன்னொரு முக்கியமான விஷயம். நகரத்தில் வில்லிவாக்கம் போன்ற பகுதிகளில் போதுமான பஸ்கள் விடப்படவில்லை என்கிற அதிருப்தி வளர்ந்து வருகிறது. பி. டி. கம்பெனியார் இருந்தபோது பத்து நிமி ஷத்திற்கு ஒரு பஸ் கிடைத்தது, இப்போது ஒரு பஸ்-க்கு ஒரு மணி காத்திருக்கவேண்டும் என்கிறார்கள். அமைச்சர் சொல்லலாம் தனிப்பட்ட கம்பெனியார் 7 ஷிப்ட் போவது என்றால் அடிக்கடி சென்று பத்துப் பன்னிரண்டு ஷிப்டுகள் கூட அடிக்கிறார்கள். நாம் அப்படிச் செய்வதற் கில்லை என்று. ஜனங்களுக்கு இது தெரியாது. என்னவோ அவர்கள் ஒரு பஸ்-க்கு ஒரு மணி காத்திருந்து கஷ்டப்படவேண்டியிருக்கிறது. அவர்களுடைய அதிருப்தி நியாயமானது. இதைத்தான் கனம் பழனிசாமி அவர்கள் கூடச் சொல்ல வந்தார்கள். ஒரு பஸ் ஐடில் டைம் என்று நிற்கவே கூடாது. ஒவ்வொரு பஸ்-க்கும் டிரிப்புகளை அதிகப்படுத்த வேண்டும். இப்போது பிரேக்டவுன் ஏற்பட்டால் உடனடியாக அதற்கு வேண்டிய ஏற்பாடுகளைச் செய்து அன்றே மீண்டும் அந்த பஸ் ஓடுவதற்கு வேண்டிய நடவடிக்கைகள் எல்லாம் எடுக்கப்பட்டு வருகிறது. வெயர்லஸ் மெஸேஜ் அளிக்கும் வான்கள் கூட ஏற்பாடு செய்யப்பட்டிருக்கிறது என்பது எல்லாம் உண்மை. இன்னும் துரிதமாக அதைத் தவிர்க்க ஏற்பாடு செய்யவேண்டும்.

இதில் இருக்கக்கூடிய குறைபாடுகளை நான் இன்னும் அதிகமாக சொல்லிக் கொண்டு போகலாம். ஐ. எல். ஓ. எக்ஸ்பர்டுகளை வரவழைத்து யோசனைகள் கேட்டிருப்பதாகச் சொன்னார்கள். அந்த யோசனைகளை முடிவு எடுத்த பிறகு சொல்கிறேன் என்றார்கள். கூடிய சீக்கிரம் அந்த அறிக்கை என்ன ? சர்க்கார் எடுத்த முடிவுகள் என்ன ? நிராகரிக்கப்பட்ட சிபார்சுகள் என்ன, எந்த எந்த காரணத்திற்காக நிராகரித்தார்கள் என்பதை எல்லாம் இந்த மேஜையின் மீது வைத்து ஒரு நாள் தனியாக அதை இந்தச் சபையில் விவாதிக்கவேண்டும் என்பது என் அபிப்பிராயம். இது சர்க்கார் நடத்தக்கூடிய ஒரு தொழில் சம்பந்தமான அடிப்படை விஷயமாதலால் அவசியம் அப்படிப்பட்ட ஒரு விவாதத்திற்கு இந்தச் சபையில் சந்தர்ப்பம் அளிக்கவேண்டும் என்பது என்னுடைய விருப்பம்.

இதற்குமேலாக சென்னை நகரப் போக்குவரத்தில் அதிருப்தி ஏற்பட்டிருப்பதற்குக் காரணம் பஸ் பற்றாக்குறை. புதிய பஸ்களும் வந்து சேர்ந்தால் நம்மிடம் 500 பஸ்கள் தான் இருக்கும் என்று நான் நம்புகிறேன். இந்த 500 பஸ்களில் 20 பஸ்கள் தான் ரொம்ப காலாவதியானதாக இருக்கும், மற்றவைகள் எல்லாம் ஏறத்தாழ ஓடக்கூடிய நிலையில் இருக்கும் வண்டிகளே என்று அமைச்சர் அவர்களுடைய அறிக்கை கூறுகிறது. 500 பஸ்கள் ஓடக்கூடிய இடத்தில் 20 பஸ்கள் காலாவதியானதாக இருக்கும் என்பது பெரிய குறை என்று நினைக்கக் கூடியது அல்ல.

தனிப்பட்ட முதலாளிகள் குறைந்தது நாள் ஒன்றுக்கு 150 மைல்களுக்கு குறையாமல் அர்பன் சர்வீஸில் ஓட்டுகிறார்கள். நகரப்புறங்களில் நாள் ஒன்றுக்கு 150 மைல்களுக்கு குறையாமல் ஒவ்வொரு பஸ்ஸும் ஓடுவது சாத்தியமாகவேண்டுமென்றால் அது சாலைகளையும் பொறுத்திருக்கிறது. ஐந்து லட்சம் ஜனத்தொகையுள்ள இடத்தில் அப்பொழுது போட்ட சாலைகளை வைத்துக் கொண்டு, அப்பொழுது ட்ராமும், 150 வண்டிகளும் ஓடிக் கொண்டிருந்தன. இப்பொழுது 500 பஸ்களும் அதோடு மற்ற போக்குவரத்து சாதனங்களும் அதிகரித்து, வெளியே போகவேண்டிய பஸ்களும் இந்த ரூட் வழியே சொல்ல வேண்டியிருக்கிறது. ஆகவே ரஸ்தாக்களில் உள்ள இடையூறுகள் என்னென்ன, என்று பார்த்து அவைகளை தீர்ப்பதற்கு தீவிர முயற்சி எடுத்துக் கொள்ளவேண்டும். அப்பொழுதுதான் சென்னை நகரத்திலுள்ள போக்குவரத்து சிக்கல்களைத் தீர்க்க முடியும். பஸ்களை அதிகப்படுத்த வேண்டுமென்றும் காப்பிட்டல் எக்ஸ்பென்டிச்சர் அதிகமாகும், அதற்குத்தகுந்த ரிட்டேர்ன் வராது என்று சொல்லலாம். பஸ்களை அதிகப்படுத்துவதோடு கூட அதிக ட்ரிப்ஸ் ஓட்டுவதற்கும், அதிக மைலேஜ் கொடுப்பதற்கும் சென்னை நகரில் உள்ள ரோடுகளை எப்படி அபிவிருத்தி செய்வது என்பதைப் பார்க்க வேண்டும். கட்டிடங்களை இடித்து விட்டு பாதைகளை அகலப்படுத்த வேண்டுமென்று நான் சொல்லவில்லை. பஸ் போக்குவரத்தை துரிதப்படுத்த ஹைவேஸ் டிப்பார்ட்மெண்ட் ரிசர்ச் செக்ஷனை இதில் கவனம் செலுத்தும்படி சொல்ல வேண்டும். நவீன முறையில் நடத்துவதற்கு, உலகிலுள்ள பல நாடுகளில் செய்திருக்கும் சாதனைகளைப் போல் நாம் செய்ய முடியாது என்று நினைத்துக் கொள்ள வேண்டாம். நமது மக்களிடம் நல்ல ஆற்றல் இருக்கிறது. பணம் அல்ல முக்கியமான பிரச்னை. பூமியைக் குடைந்து ரயில் போக்குவரத்து நடத்துகிறார்கள். இது, சோஷியலிஸ நாடுகளில் மட்டும் அல்ல, முதலாளித்துவ நாடுகளிலும் கூட நடத்துகிறார்கள். மவுண்ட் ரோடு பக்கத்தில் ஜனங்கள் ஆயிரக்கணக்கில் தேங்கி விடுகிறார்கள். ஜனங்களை நிறுத்தி விட்டால் அந்தப் பக்கத்திலும் இந்தப் பக்கத்திலும் நூற்றுக்கணக்கான வண்டிகள் நின்று விடுகின்றன. ஜனங்களும் போக வேண்டும், வண்டிகளும் வேகமாக போக வேண்டும். ஆகவே பூமியைக் குடைந்து ஒரு பாதை போட்டால் அதில் ஜனங்களும் தங்குதடையின்றி போகலாம், வண்டிகளும் வேகமாக போய்க் கொண்டிருக்கலாம். இந்த யோசனையைக் கைக் கொண்டால்தான் பஸ்கள் வேகமாக போக முடியும். ஜனங்களை நிறுத்தி அவர்கள் போவதற்கு வழி செய்யும் போது பஸ்கள் நின்று விட வேண்டியிருக்கிறது, அதனால் எட்டு ட்ரிப்ஸ் போக வேண்டியது ஆறு ட்ரிப்ஸ்தான் போக முடிகிறது, இரண்டு கான்ஸலாகிறது. " ப்ளை ஓவர் ரோட்ஸ் " (fly over roads) போட்டால்

சென்னை நகருக்கே அது ஒரு அழகையும் தரும். சென்ட்ரல் ஸ்டேஷனுக்கு முன்னாலும், மௌண்ட் ரோட்டிலும் ஓடிக் கொண்டிருக்கக் கூடிய வண்டிகள் வேகமாக போகவும், ஜனங்களும் தங்குதடையின்றி போகவும் மேம்பாலம் அமைத்து கீழேயுள்ள ரோட்டையும் அபிவிருத்தி செய்ய வேண்டும். பஸ்களை மட்டும் அதிகப்படுத்தினால் அதனால் செலவு அதிகம் ஏற்படும், போதுமான லாபம் இல்லை என்ற குற்றச்சாட்டு பின்னால் ஏற்படும். ஆகவே, எங்கெங்கு மேம்பாலங்கள் கட்ட வேண்டுமோ அவைகளை கட்டுவதற்கு வேண்டிய நடவடிக்கைகளை உடனே எடுக்க வேண்டும். இரண்டு விஷயங்களில் சர்க்கார் தவறியிருக்கிறது. பீச் ஸ்டேஷனுக்கும் போர்ட் ஸ்டேஷனுக்கும் மத்தியில், ஹைக்கோர்ட்டுக்கு பின்னால் ஒரு ஓவர் பிரிட்ஜ் கட்டுவதற்கு சாங்க்ஷனாகிவிட்டது, அது நடக்கப் போகிறது என்று அமைச்சர் அவர்கள் பதில் சொல்லியிருக்கிறார்கள். ஆனால் இன்னும் அது கட்டப்படவில்லை. வாஷர்மேன்பேட் பக்கத்திலும ஒரு பிரிட்ஜ் கட்ட வேலையே ஆரம்பிக்கவில்லை. இப்பபடிப்பட்ட குறைகளை வைத்துக் கொண்டு பஸ் போக்கு வரத்தை மட்டும் குறை சொன்னால், அது சர்க்கார் நடத்தினாலும் சரி அல்லது தனிப்பட்டவர்கள் நடத்தினாலும் சரி இந்தக் கஷ்டங்கள் இருந்தே தீரும். சென்னை நகரம் ஜனத்தொகையில் எவ்வளவு வேகமாக வளர்ந்து வருகிறதோ அதேபோல் ரஸ்தாக்களை அபிவிருத்தி செய்யும் ஒரு திட்டமும் சர்க்காருக்கு வேண்டும். ஆகவே போக்குவரத்தை அபிவிருத்தி செய்வதற்குரிய திட்டம் குறித்து ஆலோசித்து அதற்குவேண்டிய நடவடிக்கைகள் எடுக்க வேண்டும். கடைசியாக, தொழிற் சங்கங்களைப் பொறுத்தமட்டில் ஒரு வார்த்தை. தொழிற் சங்கங்களின் ஒத்துழைப்பைப் பெறுவதற்கு நடவடிக்கைகள் எடுக்க வேண்டுமென்று, இரண்டு மூன்று தொழிற் சங்கங்கள் இருந்து வந்தன, இவைகளை ஒற்றுமைப்படுத்த வேண்டுமென்று அமைச்சர் அவர்கள் நடவடிக்கைகள் எடுத்தார்கள். அதற்காக ஒரு பாலட் வைத்தார்கள். பாலட் வைத்ததில் சிறிய வோட் வித்தியாசத்தினால் நானும் சேர்ந்திருக்கும் சங்கம் அதிக வோட்கள் பெற்றன். அதற்கு என்னை உப தலைவராக எடுத்திருக்கிறார்கள். அதற்கு அங்கீகாரம் வேண்டுமென்று கேட்டோம். எந்த சங்கம் பாலட்டில் ஜெயித்ததோ அதைத் தவிர மற்ற சங்கங்களை கலைத்து விடவேண்டுமென்று ஒப்பந்தம். ஏழுமலை ஒரு சங்கத்தில் இருக்கிறார். ஏழுமலை இருப்பதால் என்னவோ (ஸ்ரீ வ. கோவிந்தசுவாமி: நானும் இருக்கிறேன்) சந்தோஷம். ஏழுமலையும், கோவிந்தசுவாமியும் சேர்ந்து ஒரு சங்கம், நான் இருக்கக் கூடிய ஒரு சங்கம். என் சங்கம் ஜெயித்தது. இவர்களது சங்கங்களை கலைத்து விட வேண்டுமென்று சொல்லவில்லை. தொழிற்சங்கங்களுக்குள் போட்டியிருந்து அது அந்தத் தொழிலை கெடுத்துவிடக்கூடாது. தொழிற்சங்கங்கள் தொழிலாளர்களுக்கு பாதுகாப்பு அளிக்கக் கூடியதாக இருக்க வேண்டும். அதற்கு கோவிந்தசுவாமியோ அல்லது ஏழுமலையோ முயற்சி எடுத்தார்களானால் சரி, என்னைப் பொறுத்தவரையில் எங்கள் ஒத்துழைப்பு பூர்ணமாகயிருக்கும். இந்த சங்கத்திற்கு கொடுத்த வாக்குறுதிப்படி அங்கீகாரம் கொடுக்கப்படவேண்டும். பின்னர் இரண்டு சங்கங்களும் உட்கார்ந்து பேசட்டும். ஒரு வருடமாகியும் கூட அங்கீகாரம் கொடுக்கப் படாமல் காலதாமதமாகிறது, அதில் சில சிக்கல்கள் இருப்பதை எடுத்துக் காண்பித்தார்கள். அவைகளை நீக்கி அந்த சங்கத்திற்கு அங்கீகாரம் கொடுக்க வேண்டும். எல்லாத் தொழிற்சங்கங்களையும் சமமாக நடத்தவேண்டும். தொழிலாளர்களிடையே பிளவு இல்லாமல், தொழிலாளர்களின் நலனை பேணிப் பாதுகாக்கும் முறையில் தொழிற்சங்கங்கள் இருக்கவேண்டும். அப்படி தொழிலாளர்களை ஒற்றுமைப்படுத்தி, சென்னை நகர மக்களின் அதிருப்தியைப் போக்கி தொழிலாளர்களிடம், மக்கள்தான் எஜமானர்கள் என்ற எண்ணத்தை உண்டாக்கி, சர்க்கார் மீது அல்லது அதிகாரிகள் மீதுள்ள கோபத்தால் ஜனங்களுக்கு செய்ய வேண்டிய கடமைகளைப் புறக்கணிக்காதபடியுள்ள உணர்ச்சியை உண்டாக்க வேண்டும். அதற்கு எங்கள் சங்கம் தயாராயிருக்கிறது, அதற்கு வேண்டியதையும் செய்கிறது. சங்கங்களோடு பேச்சுவார்த்தை நடத்தி குற்றங்கள் சுட்டிக் காட்டப்படும் போது அவைகளுக்கு தாராளமாக பதில் எழுத வேண்டும். " கோட் ஆப் டிஸிப்ளின் " படி, முக்கூட்டு மாநாட்டில் செய்து கொண்ட ஒப்பந்தப்படி எந்தவிதமான நிபந்தனையுமின்றி தொழிலாளர்களை சமத்துவமாக நடத்த வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொண்டு முடித்துக் கொள்கிறேன்.

[22nd March 1960

* **Sri V. K. RAMASWAMY MUDALIYAR**: கனம் சபாநாயகர் அவர்களே, இந்த மானியத்தின் பேரிலுள்ள வெட்டுப் பிரேரணையை ஆதரித்து நான் ஒரு சில வார்த்தைகள் கூற விரும்புகிறேன். இன்று சென்னை மாநகரில் நடந்துவரும் போக்குவரத்தில் சுமார் 450 பஸ்கள் போய்க்கொண்டிருப்பதாக அமைச்சர் அவர்கள் கூறினார்கள். கணக்கிட்டுப் பார்த்தால், ஐம்பது சத விகிதம் ரோடில் போகவில்லை என்றுதான் நான் சொல்ல விரும்புகிறேன். அநேக பஸ்கள் பழையனவாகவும், அடிக்கடி கெட்டுப்போய் ரோடுகளில் நிற்பதையும் பார்க்கிறோம். அதனால் மக்கள் மிகவும் கஷ்டப்படுகிறார்கள். ஆகவே கூடிய சீக்கிரத்தில் பழைய வண்டிகளை எவ்வளவுக்கெவ்வளவு நிவர்த்தி செய்ய முடியுமோ, அப்படி நிவர்த்தி செய்து மேற்கொண்டு நல்ல வண்டிகளை போடுவதற்கு வேண்டிய ஏற்பாடுகளைச் செய்ய வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அதிலும் முக்கியமாக "பீக் அவர்ஸ்" நேர பிரச்னை பற்றி நாம் கவனிக்க வேண்டியிருக்கிறது. இப்போது ஓரளவுக்கு சமாளித்துக் கொண்டிருக்கிறோம் என்று அமைச்சர் அவர்கள் சொன்னபோதிலும், "பீக் அவர்ஸ்" பிரச்னை சரியானபடியாகத் தீர்ந்ததாகச் சொல்வதற்கு இல்லை. இந்த இரண்டு மணி நேரமும் மக்கள் மிகவும் கஷ்டப்பட வேண்டி இருக்கிறது. இதன் காரணமாகப் பெரிய நஷ்டங்களுக்கும் பொது மக்கள் ஆளாக வேண்டியிருக்கிறது. இதைப் பற்றி நான் அமைச்சர் அவர்களுக்கு அதிகமாகச் சொல்ல வேண்டியதில்லை.

அதற்கடுத்தாற்போல், வொர்க்ஷாப் (**Work-shop**) சௌகரியத்தைப் பொறுத்த வரையில் அனேக இடங்களில் வொர்க்ஷாப் சௌகரியங்கள் இல்லை. அனேக இடங்களில் தகுந்த இஞ்ஜினீயர்களும், மெக்கானிக்குகளும் இல்லாமல் வொர்க்ஷாப்பில் பல கஷ்டங்கள் ஏற்படுகின்றன. இவைகளை எல்லாம் தவிர்ப்பதற்கு அமைச்சர் அவர்கள் தக்க நடவடிக்கை எடுத்து, வொர்க்ஷாப்புகளை எல்லாம் நல்ல முறையில் நடத்த இன்னும் மேற்கொண்டு நிபுணர்களை எல்லாம் நியமித்து இன்னும் கூடுதலாக அபிவிருத்தி செய்யவதற்கு வேண்டிய வழி வகை செய்ய வேண்டும் என்றும் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

மேலும் பிரயாணிகளுக்கு வேண்டிய வசதிகளைச் செய்து கொடுக்கும் விஷயத்தில் பாஸஞ்ஜர்ஸ் அமெனிட்டிஸ் (**Passengers amenities**) பற்றி பலர் பல கருத்துக்களைச் சொன்னார்கள். முக்கியமான எல்லா பஸ் ஸ்டாப்புகளிலும் நிழல் கொடுக்க வேண்டிய வசதிகள் செய்து கொடுக்க வேண்டும்.

ஸீஸன் டிக்கட் கொடுக்கும் விஷயத்தில் இப்பொழுது சில ரூட்டுகளில் மட்டும் கொடுப்பதாகச் சொன்னார்கள். அவ்விதமில்லாமல் எல்லா ரூட்டுகளிலும் ஸீஸன் டிக்கட் கொடுப்பதற்கு ஏற்பாடு செய்ய வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

பஸ் கட்டும் (பாடி பில்டிங்) விஷயத்தில் இரண்டொரு கம்பெனிகளுக்குக் கொடுத்திருப்பதாக அமைச்சர் அவர்கள் சொன்னார்கள். இதற்கு தொழிலாளர்கள் சரியாக வேலை செய்யவில்லையா அல்லது வேறு அதற்கு என்ன காரணம் என்பதை அமைச்சர் அவர்கள் திட்ட வட்டமாகச் சொல்ல வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

தவிரவும், ஸ்பேர் பார்ட்ஸ் (**Spare parts**) விஷயத்தில் எவ்வளவோ பழைய சாமான்கள் எல்லாம் நிறைய இருக்கின்றன. இவைகளை எல்லாம் சீக்கிரத்தில் விற்பனை செய்ய வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். இல்லாவிடில் சர்க்காருக்குத்தான் நஷ்டம் ஏற்படும் என்பதைப் பற்றி அதிகமாகச் சொல்லவேண்டியதில்லை.

தவிரவும், "பீக் அவர்" (**Peak hour**) நேரத்தில் ஓவர் லோட் போடுகிற விஷயம் மிகவும் முக்கியமாக சொல்ல வேண்டியிருக்கிறது. இதன் காரணமாக மக்கள் மிகவும் கஷ்டப்படுகிறார்கள். பிரைவேட் ஆப்பரேட்டராக இருந்தாலும் சரி, பப்ளிக்செக்டாரில் நடக்கக் கூடிய சர்வீசாக இருந்தாலும் சரி, ஓவர் லோடு போடுவதை தடுப்பதற்கு

22nd March 1960] [Sri V. K. Ramaswamy Mudaliyar]

வேண்டிய நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டும். அதைத் தவிர்ப்பதற்காக மேற்கொண்டு வண்டிகளைப் போட வேண்டும். இதற்கு வேண்டிய நடவடிக்கைகளை எடுக்க வேண்டுமென்று அமைச்சர் அவர்களைக் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

எக்ஸ்பிரஸ் பஸ் விடும் விஷயத்தில் திருச்சிராப்பள்ளிக்கும் சென்னைக்கும் இடையே விடப்போவதாகத் தெரிவித்தார்கள். அதே போன்று திருச்சிராப்பள்ளியிலிருந்து மதுரைக்கும், முடியுமானால், மதுரையிலிருந்து கன்னியாகுமரி முதலிய இடங்களுக்கும் எக்ஸ்பிரஸ் பஸ் விடுவதற்கு ஆலோசனை செய்து பார்க்க வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

மேலும் சர்க்கார் டிரான்ஸ்போர்ட் டைரக்டர் நியமிக்கும் விஷயத்தில் அடிக்கடி மாற்றம் செய்யாமல் குறைந்தது ஐந்து வருடத்திற்கு ஒரு ஐ.ஏ.எஸ். ஆபீஸரை டைரக்டராக நியமித்தால் நன்றாக இருக்கும். அவர்களுக்கு வேண்டிய சௌகரியங்கள் எல்லாம் செய்து கொடுக்க வேண்டும். அதல்லாமல் அடிக்கடி இவர்களை மாற்றிக்கொண்டிருந்தால் பலவிதமான கஷ்டங்கள் ஏற்படுகின்றன. ஆகவே, நிரந்தரமான ஒரு உத்தியோகஸ்தரை இதில் நியமித்து நல்ல முறையில் இதை நடத்த வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொண்டு முடித்துக்கொள்கிறேன்.

*THE HON. SRI R. VENKATARAMAN : கனம் சபாநாயகர் அவர்களே, இந்த விவாதத்தில் பங்கெடுத்துக்கொண்டு அரிய யோசனைகள் கூறிய கனம் அங்கத்தினர்கள் அனைவருக்கும் எனது நன்றியை முதலில் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். பொதுவாக ராஜ்ய போக்குவரத்துத் துறையைப் பற்றி அதை நடத்துவதைப் பற்றி பல நல்ல யோசனைகளைச் சொல்லி, அதில் இருக்கின்ற பல குறைபாடுகளைப் பற்றியும் குறிப்பிட்டது நமக்கு இனிமேல் வருங்காலத்தில் இதை எவ்விதமெல்லாம் சீர்திருத்திக்கொள்ள முடியும் என்பதற்கும், சிறந்த முறையில் இதை எப்படி நடத்துவது என்பதற்கும் உதவியாக இருக்கும் என்பதை தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். இங்கு சொல்லப்பட்ட ஒன்றிரண்டு விஷயங்களுக்கு நான் பதில் சொல்லுகிறேன். நான் இதற்கு பதில் சொல்லுவது எல்லாம் இப்போது இருக்கின்ற நிலைமையை கவனத்தில் வைத்துக்கொண்டு தான் பதில் சொல்லுகிறேனே தவிர, இந்த விஷயத்தில் நாங்கள் செய்ய வேண்டியதை எல்லாம் செய்து முடித்தாய்விட்டது, இனிமேல் முன்னேற்றத்திற்கு இடமே இல்லை என்ற எண்ணத்துடனோ, அல்லது இதற்கு மேல் யாராலும் நடத்த முடியாது என்ற எண்ணத்துடனோ நான் இதற்கு பதில் கூறவில்லை. எனக்கு நன்றாகத் தெரியும், இதை விட பஸ் போக்குவரத்தை இன்னும் நன்றாக நடத்த முடியும், அவ்விதம் நடத்த வேண்டும் என்றுதான் இதிலும் பல முயற்சிகள் எடுத்துக்கொண்டிருக்கிறோம். ஆகவே நான் இப்போது ஒரு சில விஷயங்களை விளக்கிச் சொல்வதின் மூலமாக நாமே இதை நல்ல முறையில் நடத்துவதற்கு வேண்டிய சந்தர்ப்பம் செய்து கொடுத்திருக்கிறோம் என்பதை அறிந்து கொள்வதற்காகத்தான் இதைக் குறிப்பிடுகிறேன்.

முதலாவதாக, கனம் அங்கத்தினர்களில் சிலர், 1959-ம் ஆண்டு பட்ஜெட்டின் விவாதத்தில் சொல்லப்பட்டதை திருப்பிச் சொன்னார்கள் என்றே நினைக்கிறேன். பஸ்கள் குறைவாக ஓடுகிறது என்று சொன்ன குற்றச்சாட்டை 1957-58-ல் இருந்த நிலைமையில் நான் ஒத்துக்கொண்டேன். அன்றைக்கு இருந்த நிலைமையில், அப்போது கொடுத்த அறிக்கையின்படி 160, 170 பழைய பஸ்கள் இருந்தன, அதிலும் காலம் கடந்த ஓவர் ஏஜ்ட் (Over-aged) பஸ்கள் இருந்தன, அதன் காரணமாக ஷெட்யூல் பிரகாரம் வண்டிகளை ஓட்ட முடியவில்லை என்று அப்போதுள்ள நிலைமையை அனுசரித்துச் சொன்னேன். ஆனால் இப்போது நம்மிடம் மொத்தம் 453 பஸ்கள் இருக்கின்றன. சட்டப்படி எவ்வளவு பஸ்கள் ரூட்டுகளில் போட முடியுமோ, அவ்வளவு பஸ்கள் போட்டிருக்கிறோம். எதிர் கட்சித் தலைவர் அவர்கள் இப்போது பாதிக்கும் குறைவாகத்தான் ரூட்டில் போய்க்கொண்டிருக்கிறது என்று சொன்னது, சரியல்ல, நான் இதற்கு சில விவரங்களை கொடுக்கிறேன். அதாவது ஒரு நாள் ஒன்றுக்கு 39 பஸ்கள்

(வருடாந்திர பழுதுபார்ப்புக்காக) ஆன்வல் ஓவர்ஹாலுக்காக எடுக்கப் பட்டிருக்கின்றன. பிரேக் சர்டிபிகேட்டுக்காக—வண்டியில் பிரேக் சரியாக இருந்தாலும் ஆறு மாதங்களுக்கு ஒரு தடவை பிரேக் சர்டிபிகேட் வாங்க வேண்டும்—இதற்காக 36 பஸ்கள் எடுக்கப்படுகின்றன. மாதாந்திர பழுது பார்ப்பில் **(monthly repairs)** 15 பஸ்கள் எடுக்கப்படுகின்றன, வேறு சில காரணங்களுக்காக 20 பஸ்கள் குறைந்துவிடுகின்றன. இவ்விதம் எல் லாம் போக ஷெட்யூலில் (நம்பர் ஆப் ஷெட்யூலில்) இருப்பது 330 பஸ்கள். ஆகவே கனம் எதிர்க்கட்சித் தலைவர்கள் சொன்னது போல் பாதி பஸ்கள் தான் போகின்றன என்று சொல்வது இன்றைக்குப் பொருத்தமல்ல, அந்த விதமான நிலைமை இன்றைக்கு இல்லை என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன் . . .

SRI M. KALYANASUNDARAM : ஆன்வல் ஓவர்ஹாலுக்காக (வருடாந்திர பழுதுபார்ப்புக்காக) வொர்க்ஷாப்பில் ஒரு பஸ் எவ்வளவு நாள் நிறுத்தப்படுகின்றது என்பதைத் தெரிவிக்க முடியுமா ?

* THE HON. SRI R. VENKATARAMAN : அதையும் சேர்த்துத்தா கணக்கெடுத்துத்தான் 39 பஸ்கள் என்று சொல்லப்பட்டிருக்கிறது. சில வண்டிகளுக்கு ஸ்பேர் பார்ட்ஸ் கிடைக்காமல் ஒரு மாதம் வரை நிற்க வேண்டியிருக்கிறது, சில சமயங்களில் ஓவர்ஹால் செய்யப்பட்டு ஒரே நாளில் வெளியே போய்விடுவதும் உண்டு. இவ்விதம் எல்லாவற்றையும் சேர்த் துத்தான் 39 பஸ்கள் என்று ஒதுக்கப்பட்டிருக்கிறது. இப்போது இருக்கின்ற நிலைமையைப் பார்க்கின்றபோது இன்னும் மேலும் அபிவிருத்தி அடையும் என்பதில் சந்தேகம் இல்லை. ஏனென்றால் ராஜ்ய பஸ் போக்கு வரத்துத் தொழிலை எடுத்துக்கொண்டபோது வருஷா வருஷம் ஒரு பேஸ்ட் ப்ரோ கிராம் ஆப் ரிப்ளேஸ்மென்ட் **(phased programme of replacement)** என்ற முறையில் வேலை செய்தாலும் கூட அதற்கு மூன்று வருடங்கள் ஆகும். நான் இந்த இலாகாவை ஏற்றுக்கொண்டிருந்தாலும் இனி மேல் இந்த இலாகாவில் உள்ளவர்கள் இதன் அளவிலேயே நடத்திக் கொண்டிருந்தால், அதாவது **one seventh of the fleet** என்ற அளவில் ரினியூ பண்ணிக்கொண்டிருந்தால் நிச்சயமாக எல்லாவிதமான குறைகளையும் இதில் நிவர்த்திக்கலாம் என்று சொன்னேன். அந்த நிலை நிச்சயமாக ஏற்படும் என்று நம்பிக்கொண்டிருக்கிறேன். பழைய பஸ் களைப் பொறுத்த வரையில் அதாவது (ஓவர் ஏஜ்ட்) காலங் கடந்த பஸ் களைப் பொறுத்த அளவில் அவைகளை மாற்றிப் புதிய பஸ்கள் போடப் பட்டிருக்கின்றன. இன்றுள்ள நிலைமையில் நம்மிடம் 450 பஸ்கள் இருந்தா லும், ரூட்டுகளில் எவ்வளவு போட முடியுமோ—சட்ட திட்டங்களுக்குட் பட்டு—அவ்வளவு நாம் போட்டிருக்கிறோம். இப்போதுள்ள கணக்குப் படி 450-ல் 330 வண்டிகள் போட்டிருக்கிறோம். சீக்கிரமாகவே இதை 350 என்ற அளவில் அதிகரிக்க முடியும் என்று நம்புகின்றேன். சென்னை நகரத்தைப் பொறுத்தவரையில் இந்த 450 பஸ்களும்
12-00 noon. போதாது என்பதை நான் உணருகின்றேன். சென்னை நகரத்தில் புதிய புதிய தொழிற்சாலைகள் ஏற்பட்டுக்கொண்டிருக்கின்றன. அதன் காரண மாக பிரயாணம் செய்யும் நபர்களின் எண்ணிக்கையும் அதிகமாகிக் கொண்டிருக்கிறது. இதைப் பற்றி விசாரித்த ஐ.எல்.ஓ. நிபுணர் அவர் கள், வருடம் ஒன்றுக்கு சற்றேறக் குறைய 10 சதமானம் பிரயாணிகள் அதிகரித்துக்கொண்டிருக்கிறார்கள் என்று கணக்குப் போட்டிருக்கின்றார்கள். இதற்குத் தகுந்த அளவில் பழைய பஸ்களை மாற்றிப் புதிய பஸ்களைப் போட வேண்டும். அவ்வாறு பார்க்கிறபோது கூட 7 வருஷங்களில் ஒரு பஸ் பழுது ஆவதில்லை. இதில் 7-ல் ஒரு பங்கு ரிப்ளேஸ் செய்கிறோம் என்று சொன்னாலும், இந்த பஸ்களெல்லாம் 8 அல்லது 9 வருஷங்கள் ஓடும். ஏனென்றால் இதெல்லாம் " லேலண்ட் ", " காமெட் " பஸ்கள், 8 அல்லது 9 ஆண்டுகள் ஓடக்கூடியவை. ஏழு வருஷம் ஆகிவிட்டது என்று " கண்டெம் " செய்யாமல், ஓடுகின்ற அளவுக்கு இவைகளை வைத்துக்கொண்டு ஓட்டுவதின் மூலமாக நமது ஷெட்யூலை அதிகரிக்க முடியும். அடுத்த வருஷம் கணக்குப் பார்க்கிறபோது எந்த அளவுக்கு ஷெட்யூல்கள் அதிகரித்திருக்கின்றன என்பது தெரியவரும்.

22nd March 1960] [Sri R. Venkataraman]

ஸ்பேர் பார்ட்ஸ் சம்பந்தமாகக் குறைபாடுகள் சொல்லப்பட்டன. 1957-ம் வருஷம் இந்த பஸ் டிரான்ஸ்போர்ட்டை நான் பொறுப்பு ஏற்றுக் கொண்டபோது சற்றேறக்குறைய 7 அல்லது 8 மேக்குகள்—மாடல்கள் நமது டிரான்ஸ்போர்ட்டிலே இருந்து வந்தன. பழைய பஸ்களில், போர்ட், செவர்லேட், காமர், கய் இந்த மாதிரி பலவித வண்டிகள் இருந்தன. இவ்வாறு பல மாதிரியான வண்டிகள் இருந்ததின் காரணமாக பலவித ஸ்பேர் பார்ட்ஸ்கள் வாங்க வேண்டிய அவசியம் ஏற்பட்டது. அது மட்டுமல்லாமல் தொழிலாளர்களுக்கும் ஒரே மாடல் பஸ்ஸை ரிப்பேர் செய்து கொண்டிருந்தால் அவர்களுடைய திறமை அதிகரிக்கும் அதைவிட்டு 8 மாடல் பஸ்கள் வைத்துக்கொண்டு ரிப்பேர் செய்ய வேண்டுமென்று சொன்னால் அவர்களுடைய திறமை குறைந்து விடுகிறது. அதற்காகத்தான் ராஜ்ய சர்க்கார் ஒரு நிர்ணயமான கொள்கையை வகுத்திருக்கிறது. இனி இரண்டே மாடல்கள்தான் வாங்குவது என்று முடிவு செய்யப்பட்டிருக்கிறது. வேறு எந்த மாடல்களும் இனி வாங்கப்போவதில்லை. ஒன்று மெர்ஸிடஸ்-பென்ஸ்—டாடாஸ் வெளியில் ஓட்டுவதற்கும், சென்னையில் நெருக்கடி இருக்கிற காரணத்தினால் அசோக் லேலண்ட் பஸ்களையும் வாங்குவது என்று முடிவு செய்யப்பட்டிருக்கிறது. இதைப் பற்றி முடிவு செய்து இந்த 3 வருஷங்களில் வேறு எந்தவிதமான பஸ்களையும் வாங்கவில்லை. அதே மாடல் பஸ்தான் வாங்கப்பட்டு வருகிறது. இப்போது இருக்கக் கூடிய மற்ற பஸ்களும் குறைந்துவிடும்.

Sri A. GOVINDASAMY : "கய்" பஸ்ஸுக்கு ஸ்பேர் பார்ட்ஸ் கிடைக்கவில்லை என்று குறிப்பிட்டார்கள். பம்பாயில் அவர்கள் கிடைக்கிறது என்று சொல்கிறார்களே, நமக்கு மட்டும் ஏன் கிடைக்க வில்லை ?

The Hon. Sri R. VENKATARAMAN : என்னைக் கேட்டால் எல்லா கய் பஸ்களையுமே நீக்கிவிடலாம் என்பதுதான் என்னுடைய அபிப்பிராயம். இரண்டே இரண்டு மாடல்களை வைத்துக்கொள்வதன் மூலமாக ரிப்பேர் செய்வதிலும், மற்றப்படி ஸ்பேர் பார்ட்ஸ் விஷயத்திலும்....(குறுக்கீடு) எப்போது வாங்குவதானாலும் இரண்டு மாடல்கள்தான் வாங்குவது என்று முடிவு எடுத்துவிட்டோம். இதிலே வேறு யாரும் தலையிட முடியாது. அந்த அளவுக்குச் செய்துவிட்டோம். இரண்டு மாடல்கள் மட்டும் இருந்தால் ஸ்பேர் பார்ட்ஸ் இந்த இரண்டு மாடல்களுக்குண்டாவதை மட்டும் வாங்கி வைத்தால் போதும். பஸ்களை ரிப்பேர் செய்வதிலும் தொழிலாளிகளின் திறமை அதிகரிக்கும். மற்ற மாடல்களை எல்லாம் எடுத்துவிட முயற்சித்து வருகிறோம். இன்னும் ஒரு வருஷத்திற்குள் மற்ற மாடல்கள் எல்லாவற்றையும் நீக்கிவிட முடியும். ஸ்பேர் பார்ட்ஸ் சம்பந்தமாக இனி குறைபாடுகள் ஒன்றும் இருக்காது. ஏழு அல்லது 8 மாடல்கள் வைத்திருந்தால் ஒவ்வொரு மாடலுக்கும் குறைந்த பட்ச ஸ்பேர் பார்ட்ஸ் வைத்துக்கொள்ள வேண்டியிருக்கிறது. ஏழு அல்லது 8 மாடல்கள் இருக்கும்போது ஒரு மாடலில் ஒரு பஸ் ரிப்பேர் ஆகும்போது ஸ்பேர் பார்ட்ஸ் கிடைக்காவிட்டால் ரிப்பேர் செய்வது தடைபட்டு அந்த பஸ் நிற்க வேண்டியிருக்கும். அதற்காகத்தான் எல்லா மாடலுக்கும் ஸ்பேர் பார்ட்ஸ் வாங்கி வைத்துக்கொள்ள வேண்டியிருக்கிறது. எட்டு வித பஸ்களுக்கு ஸ்பேர் பார்ட்ஸ் என்றால் அதிகப்படியான ஸ்டோர்ஸ், ஸ்பேர் பார்ட்ஸ் இருக்க வேண்டிய நிலை ஏற்படுகிறது. அந்த நிலைமை இனி மாறிவிடும் என்று தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

அடுத்தபடியாக பாடி பில்டிங் பற்றிச் சொல்லப்பட்டது. ஏன் வெளியில் கொடுக்கப்பட்டது என்று கனம் எதிர்க் கட்சித் தலைவர் அவர்கள் கூடக் கேட்டார்கள். நம்முடைய க்ரோம்பேட்டை வொர்க்ஷாப்பில் சாதாரணமாக 80 பாடிகள் தான் கட்ட முடியும். சற்று ஊக்கமாக உழைத்தால் 90 பாடிகள் கட்டலாம். எண்பது கட்டினாலும் அல்லது 90 கட்டினாலும் அது நமக்குப் போதாது. இன்றைக்கு இருக்கின்ற நிலைமையில் நாம் 130-க்கு மேல் இந்த வருஷத்திற்கு புது "சேஸிஸ்" வாங்கியிருக்கிறோம். நூற்றிப்பதினாறு பஸ்களை இந்த வருஷமே போட்டிருக்கிறோம். அடுத்த வருஷத்திற்கு சற்றேறக் குறைய 140 பஸ்கள் வாங்கப் போகிறோம்.

எல்லாவற்றையும் நம் தொழிற்சாலையிலேயே கட்ட முடியாது. அவசரமாக ஏன் கொடுத்தோம் என்று சொன்னால், 3 மாதங்களாக க்ரோம்பேட் தொழிற்சாலையில் சரியாக வேலை நடக்காத காரணத்தினால் பொது மக்களிடம் அதிருப்தி ஏற்படக் கூடிய நிலை ஏற்படுமென்று உணர்ந்து, நமது பஸ் டிரான்ஸ்போர்ட்டே பிரேக் டவுன் ஆகக் கூடிய நிலைமை உண்டாகிவிடக் கூடாதே என்பதற்காக அவசரமாக முடிவு எடுத்துச் சில வண்டிகளைக் கொடுத்தோம். எப்படியும் வெளியில் கொடுத்துத்தான் ஆகவேண்டும், ஏனென்றால், எல்லா வண்டிகளையும் நாமே கட்ட முடியாது. இதிலே இரண்டாவது ஷிப்ட் வைக்கலாமா என்று ஆலோசனை செய்துகொண்டிருந்தோம். ஓரளவுக்கு வேகமாக முடிவுக்கு வந்திருப்போம். தேசீயமயமான தொழிலில் எப்படி இன்றைக்கு நாம் தொழிலாளர்கள் வேறு, நிர்வாகம் வேறு என்று நினைக்கக் கூடாது என்று வற்புறுத்துகிறோமோ அந்த அளவுக்குத் தொழிலாளர்களிடமும் பொறுப்புணர்ச்சி இருக்க வேண்டும். அவர்களும் நிர்வாகம் வேறு, தொழிலாளர்கள் வேறு என்று நினைக்கக் கூடாது. தனிப்பட்ட முதலாளிகளிடம் தொழிலாளர்கள் காட்டக் கூடிய மனப் பான்மையை சர்க்கார் தொழிலில் காட்டக் கூடாது. ஓரளவுக்கு அவர்கள் நல்ல முறையில் ஒத்துழைத்தால் சிறந்த முறையில் இன்னும் அதிகமாக விஸ்தரித்துக்கொண்டு போக முடியும். நான் இதை ஒரு காரணமாகக் காட்டி விஸ்தரிக்க வேண்டாமென்று சொல்லுவதாக யாரும் நினைத்துக் கொள்ளக் கூடாது. இன்றைக்கு வேகமாகச் செல்ல முடியாமல் தடையாக இருப்பது அவர்களிடமிருந்து கிடைக்கக் கூடிய ஒத்துழைப்புக் குறைவுதான் என்று அவர்கள் உணர்ந்துகொள்ள வேண்டும். எப்படி ராஜ்ய சர்க்கார் தங்களுடைய தொழிலாளர்கள் வேறு, நிர்வாகம் வேறு என்று நினைப்பதில்லையோ அந்த மாதிரி தொழிலாளர்களும் அவர்கள் வேறு, நிர்வாகம் வேறு என்று நினைக்கக்கூடாது. அவர்கள் அதை நன்கு உணரவேண்டும். ஏதோ தவறுதலாக அக்டோபர், நவம்பர், டிசம்பர் மாதங்களில் குறைவான வண்டிகளைக் கட்டினாலும், ஜனவரி மாதம் 8 வண்டிகளைக் கட்டியிருக்கிறார்கள். பிப்ரவரியில் 9 வண்டிகளைக் கட்டியிருக்கிறார்கள், இன்னும் மார்ச் மாதத்தில் 10 வண்டிகள் கூட கட்டுவார்கள் என்று நினைக்கிறேன். அப்படி அதிகமாகக் கட்டுவதால் அவர்களுக்குப் போனஸ் அதிகமாகக் கிடைக்கும். இப்போது 5 வண்டிகளைக் கட்டினாலும் போனஸ் உண்டு, என்று வைத்திருக்கிறோம். இதனால் 5 வண்டிதான் கட்ட முடியும் என்பதல்ல. சாதாரணமாக 7 வண்டிகள் கட்ட முடியும். ஏழு வண்டிகள் சாதாரணமாகக் கட்ட முடியும் என்று தெரிந்தாலும் 5 வண்டிகள் கட்டினாலும் போனஸ் பெற வேண்டுமென்று ஏற்பாடு செய்திருக்கிறோம். அவர்கள் போனஸ் பெற்று தங்களுடைய ஊதியத்தைப் பெருக்கிக்கொள்ள வேண்டுமென்பதற்காக இந்த ஏற்பாடு செய்யப்பட்டிருக்கிறது. ஐந்து வண்டிகள்தான் கட்ட முடியும் என்று அர்த்தமல்ல. அந்த அளவுக்கு ஒத்துழைப்பு கிடைக்கும் என்று நினைக்கிறேன். அப்படி ஒத்துழைப்புக் கொடுத்தால் மேற்கொண்டு தொழிற்சாலையை விஸ்தரிக்க முயற்சி எடுத்துக்கொள்ளப்படும் என்று தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

அடுத்தபடியாக செலவைப் பற்றி செலவு அதிகமாக இருக்கிறது என்று சொன்னார்கள். எனக்குத் தெரிந்த அளவில் சென்னை ராஜ்ய பஸ் சர்வீஸ் மிகமிக சிக்கனமாகவே செய்துகொண்டிருக்கிறது என்பதற்குச் சில புள்ளி விவரங்கள் கொடுக்க விரும்புகிறேன். உதாரணமாக, 1958–59-ம் வருஷத்திய கணக்குகளைப் பார்ப்போம். மொத்தத்தில் 171 லட்சத்துச் சில்லரை ரூபாய் செலவாகியிருக்கிறது. அதில் எண்ணைக்கு 22 லட்ச ரூபாய், சம்பள வீதத்தில் 28½ லட்சம் ரூபாய், டெக்னிகல் ஸ்டாபிற்கு 6½ லட்ச ரூபாய், ட்யூப், டயர்களுக்கு 8½ லட்ச ரூபாய், ஸ்பேர் பார்ட்ஸ்ற்கு 13 லட்சம் ரூபாய், க்ரோம்பேட் சர்வீஸுக்கு 15 லட்சம் ரூபாய், அட்மினிஸ்ட்ரேடிவ் எக்ஸ்பென்ஸஸ் 11 லட்சம் ரூபாய். 1,71,44,000 ரூபாயில் அட்மினிஸ்ட்ரேடிவ் எக்ஸ்பென்ஸஸ் என்று சொல்லக் கூடியது 11 லட்சம் ரூபாய். இது சற்றேறக் குறைய 6 சத விகிதம் தான் வருகிறது. ஆறு சத விகிதம் கூட ஆகாமல் நடத்த முடியுமா என்று கேட்டால் யாராலும் முடியாது. மற்ற முதலாளிகள் தொழில்

22nd March 1960] [Sri R. Venkataraman]

நடத்தினால் இண்ட்ரெஸ்டும் கொடுத்து டிவிடெண்டும் கொடுப்பது இல்லை. இண்டரெஸ்ட் கொடுத்தால் டிவிடெண்டு கிடையாது. சென்னை பஸ் தொழிலைப் பொறுத்த வரையில் 10 லட்சம் ரூபாய் இண்ட்ரஸ்டும் கொடுத்து 29 லட்சம் ரூபாய் லாபம் வருகிறது. இதைப் போல சிக்கன மாக வேறு யாரும் நடத்த முடியாது என்று நான் சொல்லிக்கொள்ள விரும்புகிறேன். இந்த வருஷத்திலே கூட 10 லட்சம் ரூபாய் இண்ட்ரஸ்ட் கொடுத்து 29 லட்சம் ரூபாய் லாபம் வந்திருக்கிறது. இன்னும் இதிலே உங்களுக்குத் தெரியாமல் புதைந்து கிடக்கக் கூடிய சில லாபங்கள் இருக் கின்றன. இப்போது 60 அல்லது 70 லட்சம் ரூபாய் டெப்ரிஸியேஷன் பண்டில் இருக்கிறது. இதற்கு சர்க்காரிடம் வட்டி கூட வாங்குவதில்லை. அதற்கு வட்டி வாங்கினால், 4, 5 லட்சம் ரூபாய் வரும். (ஸ்ரீ எம். கல்யாண சுந்தரம்: ஒரு கையிலிருந்து இன்னொரு கைக்குக் கொடுப்பதுதானே....) டெப்ரிஸியேஷன் பண்டிற்கு நாம் ஒதுக்கியிருக்கிறது போல வேறு யாரும் செய்யவில்லை. பம்பாயிலும் இல்லை அல்லது டில்லியிலும் இல்லை. நாம் அனுஷ்டிப்பது "ஸ்ட்ரெயிட் லைன் டெப்ரிஸியேஷன்" ஆகும். ஒரு வருஷத்திற்கு 16 சத விகிதம் ஒதுக்கி வைக்கிறோம். (ஸ்ரீ எம். கலி யாணசுந்தரம்: காஸ்ட் ஆப் லேபர்....) காஸ்ட் ஆப் லேபர் 28 லட்சம் என்று சொன்னேன். சற்றேறக் குறைய 30 லட்சம் என்று சொன்னால் 5-ல் ஒரு பங்கு ஆகும். (ஸ்ரீ எம். கலியாணசுந்தரம்: மற்ற ராஜ்யங் களில்....) மற்ற ராஜ்யங்களைப் பொறுத்த வரையில், என்னிடம் இப் போது புள்ளி விவரங்கள் இல்லை. இருந்தாலும் காஸ்ட் ஆப் லேபர் எல்லாவற்றையும் கணக்கிட்டு மொத்தமாகப் பார்த்தால், சென்னை ராஜ்யத் தில் மற்றத் தொழில்களில் கொடுப்பதை விட அதிகமாகவே இத் தொழி லில் கொடுக்கப்படுகிறது என்பதை சென்ற வருஷமே சொன்னேன்.

Sri T. L. SASIVARNA THEVAR: மக்களுக்கு போதிய வசதி ஏற்பட்டிருக்கிறதா ?

* **The Hon. Sri R. VENKATARAMAN:** தொழிலாளர்களைப்பற்றி இப்போது பேசுகிறேன். மக்களுக்கு வசதிகள் இருக்கின்றனவா இல்லையா என்பதைப் பற்றி பிறகு சொல்கிறேன். டெப்ரஸியேஷன் பண்டுக்காக 28½ லட்சம் ரூபாய் ஒதுக்கியிருக்கிறோம். வேறு யாரும் டெப்ரிஸியேஷன் பண்டுக்கு இவ்வளவு பணம் ஒதுக்கவில்லை. அயல் நாட்டு எக்ஸ்பெர்டு கள் கூட, சென்னை ராஜ்யத்தில் அதிகமான வரியைக் கொடுத்துவிட்டு அதிகமான டெப்ரிஸியேஷன் பண்டும் ஒதுக்கியிருக்கிறார்கள் என்று சொல்லியிருக்கிறார்கள். வரி 27 லட்சம் ரூபாய். டெப்ரிஸியேஷன் பண்ட் 28½ லட்சம் ரூபாய். இத்தனையும் கொடுத்த பிறகு லாபம் வந் திருக்கிறது என்பதைத் தெரிவிக்க விரும்புகிறேன். சிக்கனத்திற்கு இதை விட வேறு வழிகள் இல்லை. உத்தியோகஸ்தர்களுக்காக எவ்வளவு செலவழிக்கிறோம் என்பதைத் தெரிவிக்க விரும்புகிறேன். "ஸாலரிஸ் ஆப் ஆபீஸர்ஸு"க்கு 38,000 ரூபாய் ஆகிறது. மூன்று கோடி ரூபாய் நிர்வாகம் நடத்தும் இந்த பஸ் தொழிலில் ஆபீசர்ஸுக்காக 38,000 ரூபாய் தான் கொடுக்கிறோம். இந்த ஆபீஸர்களில் டைரக்டர், மெகானிக் என்ஜி னீயர் எல்லோரும் அடங்கியிருக்கிறார்கள். இதே அளவில் இந்தத் தொழிலை தனியார் நடத்தினால், மூன்று டைரக்டர்கள் இருப்பார்கள். ஒவ்வொரு டைரக்டருக்கும் 2,000 ரூபாய் சம்பளம் இருக்கும். அந்த அடிப்படையில், தனியார் மற்ற வகைகளில் இன்னும் எவ்வளவு செலவு செய்வார்கள் என்று கனம் அங்கத்தினர்கள் பார்த்துக்கொள்ளலாம். எனவே நிர்வாகத்தில் செலவு அதிகமாக இருக்கிறது என்று குற்றச் சாட்டை நான் வன்மையாக எதிர்க்கிறேன். அந்தக் குற்றச்சாட்டு அவ ருடைய, புள்ளி விவரங்கள் தெரியாததால்தான் அவ்வாறு சொல்லப் பட்டிருக்கிறது

அடுத்தபடியாக ட்ரிப்ஸ் சரியாக ஓடுவதில்லை என்று ஸ்ரீமதி. அனந்த நாயகி கூறினார். ட்ரிப்ஸ் லாஸ்ட்—சுமார் 10 சத விகிதம் என்று கணக்கிடப் பட்டிருக்கிறது. இது இன்னும் குறைந்துவிடும். ஏனென்றால், இப் போது புதிய பஸ்கள் வருகின்றன என்பதை எடுத்துக்காட்ட விரும்பு கிறேன். பிப்ரவரி மாதம் இறுதி வாரத்தில் வாரம் ஒன்றுக்கு 3,349

ட்ரிப்ஸாக இருந்தது. 5–3–60–ல் 3,038 ஆகக் குறைந்துவிட்டது. எனவே, சாதாரணமாக ஒரு வாரத்திற்குள் 300 ட்ரிப்ஸ் குறைகின்றன. புதிய பஸ்கள் போடப்போட, ட்ரிப்ஸ் அதிகரிக்கும். ஆனால், தவிர்க்க முடியாத சில காரணங்களைச் சொல்ல விரும்புகிறேன். பஸ்கள் செல்லும் ரூட்டு களிலே குறுக்கே ரெயில்வே கேட்டுகள் இருந்தால் ட்ரிப்ஸ் குறைகின்றன. அதை சமாளிக்க வேறு முயற்சிகள் செய்ய வேண்டும். அந்த முயற்சி களைச் செய்கிறோம்.

பஸ்களை சரியாகக் கண்காணிப்பது பற்றிக் குறை சொல்லப்பட்டது. முதலில், நாம் எடுத்துக்கொண்டிருக்கும் இடம் எந்த வசதியும் இல்லாத இடம். பாடிகார்டு ரோடிலுள்ள அந்த இடத்தை, நான் அன்று நிர்வாகத் தில் இருந்திருந்தால், எடுத்துக்கொண்டிருக்க மாட்டேன். எல்லா வகை யிலும் வசதியற்ற இடம் பாடிகார்டுரோடு. பஸ்ஸுக்கு வசதியான இடம் ஒன்றும் அங்கே இல்லை. தண்ணீர் வேண்டும். அங்கே தண்ணீர் வசதி இல்லை. அதற்காக அங்கே ஒரு போர் வெல் தோண்டியிருக்கிறார்கள். இரு நூறு முன்னூறு அடி தோண்டியிருக்கிறார்கள். மேலும் அங்கே இப்போது ஸ்டீம் ஜென்னி வைத்திருக்கிறார்கள். பஸ்களை அலம்புவது, துடைப்பது முதலிய காரியங்களுக்கு ஸ்டீம் ஜென்னி மிகவும் பயன்படு கிறது. பஸ்கள் நன்றாகக்கழுவப்பட்டும், துடைக்கப்பட்டும் வருவதை கனம் அங்கத்தினர்கள் இந்த இரண்டு, மூன்று மாதங்களில் பார்த்திருப்பார்கள். அதற்குக் காரணம் ஸ்டீம் ஜென்னிதான். மேலும், நிர்வாகமும் பஸ் பராமரிப்பும்,இதர பல ஏற்பாடுகளும் நன்றாக இருக்க வேண்டுமானால், மூன்று டெப்போக்கள் இருக்க வேண்டும். வட சென்னையில் தண்டை யார்பேட்டையில் ஒரு டெப்போவும், பாடிகார்டு ரோடில் ஒரு டெப்போவும் வும், தென் சென்னையில் ஒரு டெப்போவுமாக மொத்தம் மூன்று டெப் போக்கள் இருக்க வேண்டும். தண்டையார்பேட்டையில் டெப்போ ஆரம் பிப்பதற்கான பூர்வாங்க ஏற்பாடுகள் முடிவடைந்துவிட்டன என்பதைத் தெரிவிக்க விரும்புகிறேன்.

உத்தியோகஸ்தர்களை வெளிநாடுகளுக்கு அனுப்பி, அவர்களுக்குப் பயிற்சி அளிக்க வேண்டும் என்ற யோசனையை நான் ஏற்றுக்கொள் கிறேன். அது வரவேற்கத்தக்கதுதான். திறமையுள்ள இளம் என்ஜினீயர் களை நாமே டிபார்ட்மெண்டிலேயே எடுத்துக்கொண்டு அவர்களுக்கு உள்நாட்டிலும், வெளிநாட்டிலும் பயிற்சியளித்து இதே இலாகாவிலேயே இருக்கும்படி நாம் ஏற்பாடு செய்யவேண்டும். அவ்வாறு செய்தால்தான் அவர்களுக்கு இத்தொழிலில் ஸ்பெஷலைசேஷன், நிபுணத்வம் ஏற்படக் கூடும்.

பஸ் போக்குவரத்தில் மக்களுக்குள்ள குறைகளை நீக்க வேண்டுமென்று கனம் அங்கத்தினர் ஸ்ரீ கலியாணசுந்தரம் சொன்னார். அவைகளை நிச்ச யம் நீக்க வேண்டியதுதான். அதில் எந்த விதமான கருத்து வேற்று மையும் நம்மிடையே இருக்க முடியாது. சர்க்கார் இந்தத் தொழிலை எடுத்து நடத்துகிறது என்றால், லாபம் சம்பதிப்பதற்காக இவ் வாறு செய்யவில்லை. நல்ல சர்வீஸ் கொடுப்பதற்காகத்தான் அவ்வாறு செய்கிறது. உண்மையாகவே, எத்தனை குறைகள் சொல்லப்படு கின்றன. எத்தனை குறைகள் பிறரால் தூண்டப்பட்டுச் சொல்லப்படு கின்றன என்று எனக்குத் தெரியவில்லை. குறை கூறி எழுதுபவர்களின் கடிதங்களை நான் பார்க்கிறேன். எப்போது ரூட்டுகளை சர்க்கார் எடுத்துக் கொள்கிறதோ அப்போது பத்திரிகைகளிலும் கடிதங்களிலும் சர்க்காரைப் பற்றி வைவதும் சர்க்காரின் மேல் வசை பொழிவதும் கணக்கு வழக்கு இல்லை. மற்ற நாட்களில் இந்தக் குற்றச்சாட்டுகள் வருவதில்லை. ஐந்து ஆறு ரூட்டுகளை சர்க்கார் எடுத்துக்கொண்டவுடன், உடனே குறை கூறும் கடிதங்கள் ஒரேயடியாக ஏராளமாக வருகின்றன. எனவேதான், உண் மையாகவே, குறை கூறப்படுகிறதா அல்லது தூண்டுதலின் காரணமாகக் குறை கூறப்படுகிறதா என்று எனக்குத் தெரியவில்லை. அது எப்படி இருந்தாலும், சென்னை நகரத்தில் ஷெட்யூல்ஸை அதிகரிக்கப்போகிறோம். அவ்வாறு அதிகரிப்பதன் மூலம் போக்குவரத்து நெருக்கடியைச் சமா ளிக்க முடியும் என்று நம்புகிறேன். நிற்கும் பிரயாணிகளைப் பொறுத்த வரையில் கன்னியாகுமரியில் இந்த முறையை அபாலிஷ் பண்ணிவிட்

டோம். வெளியூர்களில் ஸ்டாண்டிங் பாஸஞ்ஜர்ஸ் கிடையாது. வெளி நாடுகளில் கூட ஸ்டாண்டிங் பாஸஞ்ஜர்கள் அனுமதிக்கப்படுகிறார்கள். நான் லண்டன், நியூயார்க் போன்ற பெரிய நகரங்களுக்குச் சென்று பார்த்திருக்கிறேன். அங்கெல்லாம் 44 பேர் உட்காரவும், 22 பேர் நிற்கவும் இடம் உண்டு. பம்பாயிலும் ஸ்டாண்டிங் பாஸஞ்ஜர்கள் அனுமதிக்கப் படுகிறார்கள்.

SRI M. KALYANASUNDARAM : இந்த ராஜ்யத்தில் ஸ்டாண்டிங் பாஸஞ்ஜர்ஸ் முறை கூடாது என்று இந்த சபையில் யாராவது சொன்னார்களா ?

THE HON. SRI R. VENKATARAMAN : சொன்னார்கள், அதனால் தான் நான் அதைப் பற்றிப் பேசினேன்.

SRI A. GOVINDASAMY : நாங்கள் குறிப்பிட்டதெல்லாம் எத்தனை ஸ்டாண்டிங் பாஸஞ்ஜர்ஸ் ஏறலாம் என்று எழுதப்பட்டிருக்கிறதோ அதை விட அதிகமான பேர்களை வண்டியில் ஏற்றிக்கொள்ளக்கூடாது என்பதுதான். அதனால் ஓவர்லோடை நாங்கள் கண்டித்தோம். ஓவர் லோட் செய்தால், கண்டக்டர் டிக்கட் கொடுக்க தாமதம் ஏற்படுகிறது, ட்ரிப்பையும் சீக்கிரம் முடிக்க முடியவில்லை என்பதையும் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

THE HON. SRI R. VENKATARAMAN : அவர்கள் சொன்ன குற்றச்சாட்டை வாபஸ் பெற்றுக்கொண்டதற்கு என் நன்றி.

SRI A. GOVINDASAMY : நாங்கள் சொல்லாததைச் சொன்னதாகக் கூறியதற்கு வருந்துகிறேன்.

THE HON. SRI R. VENKATARAMAN : ஆகவே ஸ்டாண்டிங் பாஸஞ்ஜர்ஸ் இருக்கலாம் என்பதை நாம் நன்றாக உணர்ந்துகொள்கிறோம். மற்ற பெரிய நகரங்களில் இல்லாத நிலைமை சென்னை நகரில் இருப்பதை நாம் உணர வேண்டும். பம்பாயில் மின்சார ரெயில்கள் இரண்டு பாதைகளில் போகின்றன, ட்ராம்கள் போகின்றன, பஸ்களும் போகின்றன. எனவே பம்பாயில் நான்கு வகைகளில் போக்குவரத்து வசதிகள் இருக்கின்றன. அங்கே அந்த அளவுக்கு ஆல்டெர்னேடிவ் டிரான்ஸ்போர்ட்ஸ் இருக்கின்றன. சென்னையில் ஆல்டர்னேடிவ் டிரான்ஸ்போர்ட்ஸ் அவ்வளவு இல்லை. மேலும், சென்னை நகரில் உள்ள ரோடுகள் வளைவுகள் அதிகமாக உள்ளவை. பாம்புக்குக் கூட வளைவுகள் குறைவாக இருக்கும். சென்னை நகர ரோடுகளுக்கு வளைவுகள் மிக அதிகம். அதன் காரணமாக, அவைகளில் பஸ்கள் வேகமாகப் போக முடியாது. 35 நிமிஷங்களுக்கு ஒரு ட்ரிப் என்று நிர்ணயித்திருக்கிறோம். மார்க்கத்தில் ஒரு சிறு தடங்கள் வந்தாலும், அந்த நேரத்திற்குள் ட்ரிப்பை முடிக்க முடியாது. காரணம், வளைவுகள் ரோடுகளில் அதிகம். நமக்கு இருக்கும் கஷ்டங்களை நாம் சமாளித்துத்தான் ஆகவேண்டும். மற்ற இடங்களில் இவ்வளவு வசதியற்ற நிலைமை இல்லை என்று சொல்லிக்கொண்டிருக்க முடியாது. இக் கஷ்டங்களைச் சமாளிப்பதற்கான இரண்டு மூன்று யோசனைகளைக் குறிப்பிட விரும்புகிறேன். ஒன்று, அண்டர்க்ரௌண்ட் பாஸேஜ். உதாரணமாக, ஸெண்ட்ரல் ஸ்டேஷன் இருக்கும் இடத்திற்கருகில் ஒரு அண்டர்க்ரௌண்ட் பாஸேஜ் போட்டால், அங்கு செல்லும் வண்டிகளின் ட்ரிப் நேரம் 5 நிமிஷம் குறையும். அதே மாதிரி மவுண்ட் ரோடில் ஒரு அண்டர்க்ரௌண்ட் பாஸேஜ் போட்டால், அங்கும் ட்ரிப் நேரம் ஓரளவு குறையும். இரண்டாவது, லெவல் க்ராஸிங்ஸ் இருக்கும் இடங்களில் ஓவர்ப்ரிட்ஜ்கள் போட வேண்டும். எனவே இக்குறைகளுக்கு, அதாவது இக்கஷ்டங்களுக்கு பஸ்கள் காரணமல்ல என்று தெரிவித்துக்கொள்ள விரும்புகிறேன்.

கனம் அங்கத்தினர் ஸ்ரீ கல்யாணசுந்தரம் பொதுவான ஒரு விஷயத்தைப்பற்றிப் பேசினார். இத்தொழிலை தனியார் நடத்த வேண்டுமா, அல்லது சர்க்கார் நடத்த வேண்டுமா என்பதுபற்றி அவர் பேசினார், எங்க

ளுடைய கொள்கை, இந்த ராஜ்யத்தில் பஸ் போக்குவரத்தை "ப்ரொக்ரெஷிவ் நாஷனலைஸேஷன்" செய்ய வேண்டும் என்பது ஆகும். ப்ரொக்ரெஷிவ் நாஷனலைஸேஷன் செய்யும் விஷயத்தில், உடனடியாகச் சில காரியங்கள் செய்ய முடிவதில்லை. பலருக்குத் தெரியாது: "ஸிடி ட்ரான்ஸ்போர்ட் எப்போதுமே கஷ்டமானது, மொபிஸில் ட்ரான்ஸ்போர்ட் சுலபமானது." ஸிடி ட்ரான்ஸ்போர்ட்டை நாம் சரிக்கட்டுவதில் இருக்கும் கஷ்டம் "மபஸல்" ட்ரான்ஸ்போர்ட்டில் கிடையாது. வருமானம் கூட பங்களூர் பஸ் போக்குவரத்து பற்றிய புள்ளி விவரத்தை எடுத்துக் காட்டினேன்—"மபஸல்" ட்ரான்ஸ்போர்ட்டில் கிடைக்கக்கூடிய அளவுக்கு ஸிடி ட்ரான்ஸ்போர்ட்டில் கிடைப்பதில்லை. அதற்குப் பல காரணங்கள் இருக்கின்றன. ஸிட்டி ட்ரான்ஸ்போர்ட்டில் "பீக் ஹவர் ட்ராபிக்" தான் இருக்கிறது. ஸிட்டி ட்ரான்ஸ்போர்ட்டில் "யூனி டிரக்ஷனல் ட்ராபிக்" தான் இருக்கிறது. காலையில் மயிலாப்பூரில் இருந்து பாரிஸ் கார்னருக்கு வருவார்கள். மாலையில் பாரிஸ் கார்னரிலிருந்து மயிலாப்பூருக்குப் போவார்கள். இதெல்லாம் ஸிட்டியில் இருக்கும் சில கஷ்டங்கள். இதையெல்லாம் நாம் சமாளித்துக் கொண்ட பிறகுதான் வெளியில் நாம் விஸ்தரிக்க வேண்டுமென்ற எண்ணத்தில் இருந்தோம். இப்போது சென்னை நகரத்தில் இருக்கும் பழைய பஸ்கள் எல்லாவற்றையும் விட்டு, வெளியில் விஸ்தரிப்புச் செய்ய முடியுமென்ற காரணத்தினால் "லாங் டிஸ்டன்ஸ்" ரூட்டுகளை எடுத்துக் கொண்டிருக்கிறோம். சென்னையிலிருந்து திருச்சி, திருச்சியிலிருந்து திருநெல்வேலி, சென்னையிலிருந்து சேலம், திருச்சியிலிருந்து கோயம்பூத்தூர் ஆகிய ரூட்டுகளை எடுத்துக் கொண்டிருக்கிறோம். இது நிச்சயமாக நல்ல முறையில் நடைபெறும் என்பதில் சந்தேகம் இல்லை. "அர்பன் சர்விஸ்" 150 மைலுக்கு மேல் போகாது. 120 மைல்தான் நம்முடைய பஸ்கள் போகின்றன. இன்னும் எவ்வளவு அதிகமாக்க முடியுமோ அவ்வளவு அதிகமாக்க முயற்சி செய்கிறேன் என்று தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

கனம் கோவிந்தசாமி அவர்கள் சொன்னார்கள்—வீடு கட்டும் விஷயத்தில் ஒரு அப்ளிகேஷன் போட்டார்கள்; பணம் கட்டினார்கள்; இன்னும் ஒரு தகவலும் தெரியவில்லை என்று. விசாரித்ததில் நிலம், அக்விசிஷன் செய்து அதற்கு வேண்டிய ரோடுகள் எல்லாம் முடிந்துவிட்டன. "லே அவுட்" கார்ப்பரேஷன் சாங்ஷனுக்காகக் காத்துக்கொண்டிருக்கிறது. அஸிஸ்டன்ட் எஞ்சினியர் பார்த்துக் கொடுத்துவிட்டால் வேலை ஆரம்பமாகி விடும் என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

தொழிலாளர்கள் நல்லுறவைப் பற்றிக் கூறினார்கள். தொழிலாளர்கள் நல்லுறவு அமைத்துக்கொள்ள வேண்டுமென்பதற்காக ராஜ்ய சர்க்கார் தொழிலமைச்சர் என்று மாத்திரமல்ல; கடந்த கால தொழிற்சங்க அனுபவத்தை வைத்தும் அதற்கு முதன்மையான இடம் கொடுத்திருக்கிறேன். அதே சமயத்தில் தொழிலாளர்களும் ஓரளவு ஒத்துழைப்புக் கொடுக்காவிட்டால் இதை நிறைவேற்றுவதில் கஷ்டம் ஏற்படுகிறதுஎன்பதையும் தெரிவித்துக்கொள்ள விரும்புகிறேன். இதுவரை எந்தத் தொழிற்சங்கப் பிரதிநிதியும் என்னிடம் "இண்டர்வியூ" கேட்டு வந்ததில்லை. ஒரு கண்டக்டராக இருந்தாலும்கூட நேராக வந்து விடுவார் ஒருவர் ஒரு புது பூட்ஸ் கொடுத்தவுடன் அதைத் தூக்கிக் கொண்டு என்னிடம் வந்து விட்டார். அவர் கையில் பூட்ஸைக் கையில் பிடித்துக் கொண்டிருந்ததைப் பார்த்து என்னமோ என்று நினைத்தேன். (சிரிப்பு) "அந்த பூட்ஸ் மிகவும் நன்றாக இருக்கிறது; இதுவரை இந்த மாதிரி பூட்ஸ் கொடுக்கப்பட்டதேயில்லை" என்று அவர் தன்னுடைய சந்தோஷத்தைத் தெரிவித்த பிறகுதான் எனக்குப் புரிந்தது. அந்த விதமாக தொழிலாளர்கள், ராஜ்ய சர்க்கார் பஸ் தொழிலாளர்கள் மட்டுமல்ல; எல்லாத் தொழிலாளர்களும் இன்றைக்கு என்னிடத்தில் வந்து தங்களுடைய குறைகளைச் சொல்கிறார்கள் என்பதில் சந்தேகமே வேண்டாம். ஆனால் இப்போது, சமீபத்தில் அவர்கள் செய்த தவறினால் என்னை வந்து சந்திக்கத் தொழிலாளர்கள் தயங்குகிறார்களோ என்று நினைக்கிறேன். (ஸ்ரீ எ. கோவிந்தசாமி:—நீங்கள் எஜமான்......) அப்படியல்ல. 1952–54-வது வருஷத்தில் சொல்லப்பட்ட குறைகளை 1960-ம் வருஷத்தில் தீர்த்து

22nd March 1960] [Sri R. Venkataraman]

வைப்பது என்று சொன்னால் முடியாது என்று சொன்ன காரணத்தினால் அவ்வாறு கூச்சப்படுகிறார்கள் என்று நினைக்கிறேன். இது மாத்திரமல்ல. "உங்களுக்கு வேறு ஏதாவது வேண்டுமானாலும் கேளுங்கள்; செத்துப் போன குறைகளை வைத்துக் கொண்டு கஷ்டப்படுகிறீர்களே" என்று சொல்லிப் பார்த்தேன். அவர்கள் புதிதாக ஒன்றும் கேட்க முடியவில்லை. 1952-ம் வருஷத்திய கோரிக்கையை நான் இல்லாத காலத்தில் பிரஸ் தாபித்து அவர்கள் ஒரு சிறிய தவறு செய்து விட்டார்கள் என்ற காரணத்தினால் கூச்சப்படுவதாகத் தெரிகிறது. தொழிற்சங்கத் தலைவர்கள் மந்திரிகளைப் பார்த்துப் பேசலாம்; அவர்களையும் அழைத்து வரலாம் என்று தெரிவித்துக்கொள்ள விரும்புகிறேன்.

இந்த யூனியன் "ரெகக்னிஷனைப்" பற்றி கல்யாணசுந்திரம் அவர்கள் சொன்னார்கள். யூனியனை ரெகக்னிஷன் செய்வதை நாங்கள் சரியென்று ஒப்புக் கொண்டோம். கனம் கோவிந்தசாமி அவர்கள் யூனியனுக்கோ அல்லது கனம் கல்யாணசுந்தரம் அவர்கள் யூனியனுக்கோ ஏதாவது ஒன்றுக்கு அங்கீகாரம் கொடுக்க வேண்டுமென்று சொன்னதை ஏற்றுக் கொள்ளவில்லை. 500 பேருக்கு மேல் ஒரு யூனியனில் இருந்தால் கூட நான் ஏற்றுக்கொள்ள முடியும். இரண்டு யூனியன்களுக்கும் நான் அங்கீகாரம் கொடுக்கிறேன் என்று சொன்னேன். அங்கீகாரம் அளிப்பது என்றால் அதற்குச் சர்க்காரில் பல விதிகள் வைத்திருக்கிறார்கள். பஸ் ட்ரான்ஸ்போர்ட் தொழிலாளர்களுக்கு மாத்திரம் விதி என்பதல்ல. "பிரஸ் ஒர்க்கர்ஸ்" க்கும் விதி இருக்கிறது. P.W.D. ஒர்க்ஷாப்பில் வேலை செய்கிற தொழிலாளர்களுக்கும் விதி இருக்கிறது. எந்த வித தொழிற்சங்கத்தை எடுத்துக் கொண்டு பார்த்தாலும் அவர்கள் "அரசியல் பண்ட்" வைத்திருக்கக் கூடாது. வைத்துக் கொண்டிருந்தால் அங்கீகாரம் கொடுக்கமுடியாது. கனம் கல்யாணசுந்தரம் யூனியனில் அரசியல் "பண்ட்" வைத்திருக்கிற காரணத்தினால் அங்கீகாரம் கொடுக்க முடியாது என்று சொன்னேன். அதை எடுத்து விட்டால் நாங்கள் அங்கீகாரம் கொடுக்கிறோம் என்று சொன்னேன். சர்க்கார் கொள்கைக்கு மாறாக இருக்கிறது என்ற காரணத்தினால் அவர்களுக்கு அங்கீகாரம் கொடுக்க முடியவில்லை என்பதை அவர்களுக்கு எடுத்துக் காட்டினேன். அதை அவர்கள் திருத்திக் கொண்டால் அவர்களுக்கு அங்கீகாரம் கொடுக்க முடியும் என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

அடுத்தபடியாக, சம்பள விகிதத்தைப் பரிசீலிப்பது பற்றி, இந்தப் பொறுப்பை ஏற்றுக் கொண்டவுடன், ஒரு கமிட்டியைப் போடுவதாகச் சொன்னேன். அது பற்றித் தொழிற்சங்கத் தலைவர்களை அழைத்துப் பேசினேன். ராஜ்யா சர்க்கார் இதற்காக ஒரு "பே கமிஷனை" அமைத்து விட்டதால் கமிட்டியை அமைக்க முடியவில்லை. இவர்களுக்கு வேறு, மற்றத் தொழிலாளர்களுக்கு வேறு என்ற நிலைமையை ஏற்படுத்த முடியாது. சர்க்கார்த்துறையில் இருக்கக் கூடிய எல்லோருக்கும் ஒரே விதமான சலுகை கொடுக்க வேண்டுமென்ற காரணத்தினால் இதைக்கூட "பே கமிஷனுக்கு" விட்டு விட்டோம். இன்னும் மேற்கொண்டு வருமானம் கிடைக்கும் என்றாலும் புதிதாகப் போடப்பட்ட வரி, புதிதாக சம்பளக் கமிஷன் கொடுக்கப் போகின்ற சம்பள விகிதம், இவையெல்லாம் சேர்த்து 10 லட்சத்திற்கு மேல் அதிகச் செலவாகும் என்று நினைக்கிறேன். இப்போது இருக்கும் நிலைமையில், நடப்பு வருஷத்தில் நிதி நிலைமையைப் பார்க்கும்போது அடுத்த வருஷத்திலே நஷ்டம் ஏற்படாது என்பது தெரிகிறது. லாபகரமாக இருக்கும். ஒரு சமயத்தில் "பஸ் பேர்" அதிகமாக்க வேண்டுமோ என்று நினைத்தோம். அந்த நிலைமை இப்போது இல்லை. அதைக் கைவிட்டு விட்டோம். கனம் கோவிந்தசாமி அவர்கள் இரவில் வேலை செய்கிறவர்களுக்கு டீ கொடுக்க வேண்டுமென்று சொன்னார்கள். அதை நிச்சயமாகப் பரிசீலிக்கிறேன் என்று சொல்லிக்கொண்டு, இவ்வளவு அங்கத்தினர்களும் பெருவாரியாக இந்த மானியக் கோரிக்கைக்கு ஆதரவு கொடுத்ததற்காக என் சொந்தப் பொறுப்பில் நன்றியையும், சர்க்கார் மேற்கொண்டு நடத்துகிற இந்தத் தொழிலுக்கு ஆக்கமும், ஊக்கமும் அளித்ததற்காக சர்க்காருடைய நன்றியையும் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

MR. SPEAKER : I am now going to put the cut-motion of Sri N. K. Palanisami to the vote of the House. Is the hon. Member pressing his cut-motion?

MR. N. K. PALANISAMI : Not pressing, Sir.

The cut motion of Sri N. K. Palanisami was, by leave, withdrawn.

MR. SPEAKER : The question is :—

" That the Government be granted a sum not exceeding Rs. 2,10,00,700 under Demand XXXIV—Road Transport Schemes—Working Expenses."

The Demand was put and carried and the Grant was made.

MR. SPEAKER : The question is :—

" That the allotment of Rs. 2,14,60,500 under Demand XLII —Capital Outlay on Road Transport Schemes—be reduced by Rs. 100 ".

The cut motion was put and lost.

MR. SPEAKER : The question is—

" That the Government be granted a sum not exceeding Rs. 2,14,60,500 under Demand XLII—Capital Outlay on Road Transport Schemes '.

The Demand was put and carried and the grant was made.

12-30 p.m. MR. SPEAKER : The House will now adjourn and meet again at 8-30 a.m. tomorrow.

The House then adjourned.

VI.—PAPERS LAID ON THE TABLE OF THE HOUSE.

A. *Statutory Rules and Orders.*

* 31. *Notification issued with G.O. Ms. No.* 165, *Home, dated* 29*th January* 1960 *regarding certain consequential changes in the rules of Chapter IV of the Motor Vehicles (Amendment) Act,* 1956 *(Central Act* 100 *of* 1956). [*Laid on the table of the House under section* 133 (3) *of the Motor Vehicles Act,* 1939 *(Central Act IV of* 1939).]

* 82. *Notification issued with G.O. Ms. No.* 166, *Home, dated* 20*th January* 1960 *regarding certain consequential changes in the rules of Chapter IV of the Motor Vehicles (Amendment) Act,* 1956), *(Central Act* 100 *of* 1956). [*Laid on the table of the House under section* 133 (3) *of the Motor Vehicles Act, (Central Act IV of* 1939).]

22nd March 1960]

* 83. *Notification issued with G.O. Ms. No. 220, Home, dated 23rd January 1960 regarding certain consequential changes in the rules of the Chapter IV of the Motor Vehicles (Amendment) Act, 1956 (Central Act 100 of 1956). [Laid on the table of the House under section 133 (3) of the Motor Vehiclse Act, 1939 (Central Act IV of 1939).]*

* 84. *Notification under section 22 of the Madras Estates (Abolition and Conversion into Ryotwari) Act, 1948 relating to the Ryotwari settlement of the estates situated in Chingleput district issued with Memorandum No. 107561-J-3/59-2, Revenue, dated 27th January 1960. [Laid on the table of the House under section 67 (4) of the Madras Estates (Abolition and Conversion into Ryotwari) Act, 1948 (Madras Act XXVI of 1948).]*

B.—*Reports, Notification and other papers.*—Nil.

TAMIL NADU LEGISLATIVE ASSEMBLY
TRUTH ALONE TRIUMPHS

Appendix I.

[Vide answer to starred question No. 501 asked by Sri P. G. Manickam at the meeting of the Legislative Assembly held on 22nd March 1960, page 198 supra.]

A.—(*a*) & (*b*) Buildings and road works costing not more than Rs. 2,500 which do not require technical skill could be entrusted by the Public Works Department to Labour Co-operative Societies on the recommendation of the Deputy Registrar of Co-operative Societies without calling for tenders. Individual cases of societies which are capable of taking more costly works can be considered on merits for entrusting works up to a limit of Rs. 5,000 without calling for tenders, if such works do not require any technical skill.

In the Irrigation Department full contribution works which the contributors undertake to execute themselves will be given to them at the estimate rates without calling for tenders. Minor irrigation works in charge of Public Works Department in the Community Projects, Community Development and National Extension Service Scheme areas are entrusted to village committees at estimated cost up to a limit of Rs. 7,500 without calling for tenders. In other areas, such entrustment is made in respect of small minor irrigation works, in the villagers form a co-operative society or committee or nominate one member among themselves to be responsible for carrying out the work to the satisfaction of the Executive Engineer concerned.

Road works costing up to Rs. 5,000 in both Community Projects, Community Development and National Extension Service Scheme areas and other areas are entrusted to village committees at estimated rates without calling for tenders.

In regard to the members of the public, the limit up to which building, roads and irrigation works may be entrusted to them without tender calls, up to the limits detailed below:—

Building works.

Name of the officer competent to sanction. (1)	Powers of sanction. (2)
	RS.
Executive Engineer	5,000
Superintending Engineer	20,000
Chief Engineer	50,000

Road works.

Divisional Engineer	5,000
Superintending Engineer	20,000
Chief Engineer	25,000

22nd March 1960]

Irrigation works.

Name of the officer competent to sanction.	Powers of sanction.
(1)	(2)
	RS.
Executive Engineers	Nil.
Superintending Engineers	Nil.
Chief Engineer	50,000

APPENDIX II.

[Vide answer to starred question No. 502 asked by Sri N. K. Palanisami at the meeting of the Legislative Assembly held on 22nd March 1960, page 198 supra.]

Details of assistance received from the Centre under the Programme of Permanent Improvement to Scarcity Areas.

Under the "Programme of Permanent Improvement to Scarcity Areas" the following three Irrigation Projects have been taken up :—

(i) Amaravathi Reservoir Project (Coimbatore and Tiruchirappalli).

(ii) Vaigai Reservoir Project (Madurai and Ramanathapuram).

(iii) Mettur Canals Scheme (Coimbatore and Salem).

Item (i) —*Amaravathi Reservoir Project* is a scheme to construct a dam of 3,600 million cubic feet capacity across Amaravathi river in Udumalpet taluk of Coimbatore district. All the masonry works in main canal have been completed in all respects and water was let into the canal at full supply depth since the 9th August 1958. The canal is supplying a total ayacut of 11,000 acres cultivation and 3,000 acres preparation. The total expenditure incurred from the second six months of 1953-54 to the end of 1958–59 is Rs. 332·75 lakhs.

Item (ii).—*Vaigai Reservoir Project* is a scheme to store the waters drawn off from Periyar lake through the exisiting Periyar tunnel and to store the surplus water of the Vaigai river for developing new irrigation to an extent of about 20,000 acres apart from stabilising the supply to existing irrigation. The total expenditure incurred from the second half of 1953-54 to the end of 1958–59 is Rs. 184·29 lakhs.

Item (iii).—*Mettur Canals Scheme* is a scheme to excavate a canal from the Mettur Reservoir using the high and low level sluices in the Mettur Dam so that the supply can be tapped from either set of sluices. The scheme is almost completed except for certain minor works in the distribution of the East Bank Canal. The total irrigation under this is 45,000 acres. The total expenditure incurred from the starting of the scheme is Rs. 181·19 lakhs.

Assistance for these schemes is wholly given by the Government of India subject to the ceiling indicated for each State. The assistance is in the form of loan repayable in 25 annual equated instalments commencing from the sixth year. The schemes have been practically completed in all respects. The total expenditure incurred till the end of 1958-59 is Rs. 698·23 lakhs. The Government of India have so far sanctioned loan assistance of Rs. 590 lakhs including Rs. 25 lakhs for 1958-59 as detailed below :—

	RUPEES IN LAKHS.
1953-54	23
1954-55	120
1955-56	150
1956-57	193
1957-58	79
1958-59	25
Total ..	590

The loan assistance referred to above is sanctioned for the Group-head as a whole under "Permanent Improvement to Scarcity Areas". As such the break-up figure for each Project is not available.

APPENDIX III.

[Vide answer to starred question No. 503 asked by Sri T. S. Ramaswami at the meeting of the Legislative Assembly held on 22nd March 1960, page 199 supra.]

PROGRESS REPORT OF THE MADRAS STATE TAMIL DEVELOPMENT AND RESEARCH COUNCIL.

Early in 1958, the Government were confronted with the following problems :—

(i) The reconciliation of varying views of the Secondary Education Committees constituted in 1953 and 1955.

(ii) Reconciliation of the views expressed in the Report of the Elementary Education Reform Committee of Dr. Alagappa Chettiar constituted in 1955 with those of the Secondary Education Committees.

(iii) Reorganization of Local Administration based on Panchayats and Panchayat Unions, which was bound to affect the managements of elementary schools and secondary schools in the State; and

(iv) The revision of the system of grant-in-aid to elementary schools and secondary schools based on the changes contemplated under the reorganization of Local Administration.

22nd March 1960]

2. In the course of the discussion of the above problems in the Legislature, the suggestion emerged that a Committee inclusive of representatives of all parties in the Legislature should be set up in order to advise the Government on educational matters generally. Accordingly, the Madras State Education Advisory Committee was constituted in April 1958—(vide G.O. No. 758, Education, dated 22nd April 1958).

3. It was later on considered that neither the above Committees nor the Committee appointed for the implementation of the Madras Official Language Act could develop the regional language to the fullest extent possible. A suitable agency which would attend to the following functions had to be decided, if the regional language is to develop fully :—

(1) To keep under review the progress of work directed by the Official Language Act Implementation Committee;

(2) To arrange for the systematic copying and printing of all the inscriptions in the various temples in the State, etc.

(3) To arrange for the systematic study of the antiquities of pre-historic and historic periods, etc.

(4) To co-ordinate and develop the activities of institutions and libraries where unpublished manuscripts are available.

(5) To co-ordinate and develop the activities of all the agencies engaged on the production and publication of popular reading materials.

(6) To arrange for the production of Children's books;

(7) To promote the study of Folk-lore;

(8) To arrange for the preparation of a complete descriptive catalogue of manuscripts in the custody of all institutions; and

(9) Compilation of a Historical Tamil Dictionary.

To attend to all the above items of work, it was considered that a separate Committee was essential. A proposal was accordingly placed before the Madras State Education Advisory Committee, which finally recommended the constitution of the Madras State Tamil Development and Research Council.

4. The Tamil Development and Research Council was constituted with Sri C. Subramaniam, Minister for Education and Finance, as the Chairman. It was inaugurated under the presidentship of Sri K. Kamaraj, Chief Minister of Madras on 26th January 1959 (Republic Day) in the Rajaji Hall by the Governor of Madras Sri Bhishnu Ram Medhi.

5. The Tamil Development and Research Council thus constituted had its first meeting on 1st March 1959 and resolved to constitute a separate committee to advise the Government on the implementation of the policy and to plan the various preparatory measures to be undertaken in order to introduce Tamil medium in

the Colleges, and to authorize the Chairman of the Tamil Development and Research Council, (viz., the Minister for Finance) to constitute the said committee himself and proceed further.

The Tamil Development and Research Council made the above recommendations after taking note of the fact that no progress has been made after the conference of the Principals of all Arts Colleges, etc., held on 18th June 1955 in the Syndicate Room of the University Buildings, Madras, and that the Committee constituted with reference to the orders in G.O. No. 1256, Education, dated 18th July 1955 in respect of preparation of scientific and technical terms in Tamil has also not submitted any report so far.

The Government examined in detail the question of introduction of Tamil medium in Colleges and decided after going through the memorandum prepared by the then Secretary, Health, Education and Local Administration Department (Sri R. A. Gopalaswamy, I.C.S.) and decided that the Tamil medium will be introduced in the Government Arts College, Coimbatore, in 1960–61 in respect of the subjects relating to the humanities and in all other Colleges from 1963–64. To advise the Government on the implementation of this policy, a Committee called "College Tamil Committee" was constituted—vide G.O. No. 748, Education, dated 14th April 1959.

The terms of reference to the Committee were as follows :—

"The Committee will consider the following points and advice Government on them :—

(i) The mode of selection of pupils for the B.A. Degree courses in the Pilot College—It is necessary that pupils should be chosen from every district and should be the best among those who being eligible for admission to the B.A. Degree course, decide to take that course.

(ii) The selection of staff to conduct the new courses—The staff of Professors and Lecturers for the various subjects of the B.A. courses in the Pilot College should be specially got together so as to comprise an organized team which will be competent to impart instruction in the Tamil medium. Even though the Pilot College will be a Government College, the selection of staff for these courses need not be confined to people in Government service and the choice should be from as wide a circle as possible as long as the persons chosen possess the qualifications prescribed by the University. The Committee might prepare a list of suitable persons to take up the various subjects of the B.A. course from which Government could choose the members of the staff to run the new courses.

(iii) Preparation of text-books and lecture notes for the new courses.

(iv) Technical terms to be used in the new courses—As far as possible, well-known international terminology should be used subject to such adaptations as may be necessary. Well-known Tamil terms may be used but it would be desirable in such cases to have the international terms also indicated in brackets.

22nd March 1960]

(v) Any other matter relevant to the conduct of the Tamil medium B.A. courses."

6. The College Tamil Committee examined the whole question and submitted its first report to Government on 6th July 1959, after holding three meetings. The Committee in its report dealt with the following points :—

(1) The scope of the three-year degree course;

(2) Preparation of technical terms for various subjects;

(3) Preparation of text-books;

(4) Selection of staff;

(5) Selection of students;

(6) Accommodation; and

(7) Other matters relevant to the introduction of Tamil medium in colleges and the extra attention to be paid for teaching English thereby raising the standard of English.

7. After considering the various issues raised in the First Report of the College Tamil Committee, Government passed orders in their G.O. No. 1801, Education, dated 1st September 1959.

8. The College Tamil Committee recommended the introduction of Tamil medium in respect of the following main subjects :—

(1) History, (2) Politics, (3) Psychology, (4) Economics, and (5) Geography.

The Committee also recommended that the following courses under minor subjects be conducted in Tamil :—

(1) Biology, (2) Astronomy, (3) Statistics, (4) Physics, (5) Chemistry, and (6) European Philosophy.

The Committee in making the recommendations for the introduction of Tamil medium in the various subjects had the whole-hearted support of about 75 per cent of the teaching staff in the Colleges both Government and private, who expressed their willingness to teach their subjects in Tamil, when the College Tamil Committee addressed the educational institutions for their opinion.

9. The College Tamil Committee considered that the main difficulty in the way of introduction of Tamil medium in colleges was want of text-books in Tamil for the various subjects. As a preliminary measure the Committee decided to prepare lists of technical terms for all the subjects proposed to be introduced in colleges. The provisional lists of technical terms were accordingly got prepared for fourteen subjects through subject-experts guided by the Members of the College Tamil Committee concerned and copies were distributed on the following dates to the Vice-Chancellor of the University of Madras, Vice-Chancellor of the Annamalai University, the Registrars of the Madras University, the Annamalai

[22nd March 1960

University, Malaya University and the University of Ceylon, all members of the Madras State Education Advisory Committee, Members of the Madras State Tamil Development and Research Council, Members of the College Tamil Committee, Members of the Official Language Act Implementation Committee, Members of the Law Terms Committee, Members of the Committee for Research and Production of Literature for Children and Adults, Members of the Committee for Epigraphical and Archæological Study and Co-ordinated Tamil Development, Members of the Committee for the Study and Promotion of Folklore, Folk dances and Riddles, Members of Academy of Tamil Culture, all the Principals of all Arts Colleges, Training Colleges, Oriental Colleges, Engineering Colleges and other distinguished educationalists totalling to an approximate number of 175 persons for comments and suggestions :—

(1)	**Politics**	**12th August 1959**
(2)	**Economics**	**3rd September 1959**
(3)	**Physics**	**18th September 1959**
(4)	**Chemistry**	**18th September 1959**
(5)	**Statistics**	**18th September 1959**
(6)	**Biology**	**18th September 1959**
(7)	**Astronomy**	**18th September 1959**
(8)	**European Philosophy**	**26th September 1959**
(9)	**Psychology**	**5th October 1959**
(10)	**Commerce**	**19th October 1959**
(11)	**History: European History**	**13th November 1959**
(12)	**History: Indian History**	**12th November 1959**
(13)	**History: History of England**	**14th November 1959**
(14)	**Geography**	**23rd November 1959**

The lists with comments and suggestions were received from the various persons to whom the copies of provisional lists were distributed. All suggestions received up to 24th December 1959 were considered in detail after tabulation of all suggestions and suitable terms were finalized between 25th December 1959 and 31st December 1959 after once again consulting some subject experts and experts in the Tamil language. For this purpose, the College Tamil Committee had continuous sittings for seven days and was assisted by a large number of Tamil Professors and subject professors. The lists of technical terms thus finalized were printed and distributed between 18th January 1960 and 25th February 1960 to all institutions and persons specified above, to the Heads of Departments and other officials in the State. The foreword for the lists of technical terms is extracted below for information :—

முன்னுரை.

தமிழிலேயே கல்லூரிகளில் கற்பிப்பது ஒரு புது முயற்சி. வகுப்பில் எழும் சூழ்நிலைகளை எல்லாம் எதிர்பார்ப்பது அருமை. இங்கே நோக்கம் அடிப்படை முட்டுப்பாடுள்ள கலைச்சொற்களை எல்லோரும் ஒப்புக்கொள்ளும் வகையில் அமைப்பதேயாம்.

22nd March 1960]

முடிவாக ஒரு கொள்கை உருவாகலாம். குழந்தை முதலடி எடுத்து வைக்கும்போது தட்டுத் தடுமாறி நின்று, பின் நன்றாக நடக்கக் கற்றுக்கொள்கிறது. அதுதான் இயற்கையோடியைந்த விஞ்ஞானப் போக்கு. இங்கே குறித்துள்ள கலைச்சொற்களின் மூலங்கள் ஆங்கிலப் பாடப் புத்தகங்களிலிருந்து எடுக்கப்பட்டன. தமிழ்ச் சொற்கள் இப்போதைக்கு உதவக்கூடும் என்ற நோக்கிலேயே உருவானவை. இவை குற்றமற்றன என்று யாரும் கருதவில்லை. இவற்றைத் திருத்த முடியும் என்ற நம்பிக்கையிலேயே எல்லோரையும் இவற்றைப்பற்றி எண்ணுமாறும், திருத்தங்களைத் தருமாறும் கேட்டுக்கொள்ளுகிறோம். பல கல்லூரி ஆசிரியர்களும் பிறரும் இந்த முயற்சியில் ஒத்துழைத்துள்ளார்கள். எல்லாவற்றையும் கலைச் சொல்லாக்காது. இன்றியமையாதவற்றை மட்டும் குறித்துள்ளோம். மாணவர்கள் ஆங்கில நூல்களைப் புரட்டிப் பார்த்து அறிவையும் பெறவேண்டிய சூழ்நிலைக்கு உதவ வேண்டும் என்பதனையும் நம் மனத்தில் கொள்ளவேண்டும். இன்று கற்பிக்கும் ஆசிரியர்கள் தமிழில் கற்பிக்கும் முயற்சியில் எளிதாகப் பங்கு பெறவேண்டும் என்ற நோக்கமும் உண்டு. இக் கலைச் சொற்கள் கல்லூரிப் பாட நூல்களுக்கே அன்றி பொதுமக்கள் நூல்களுக்காக அல்ல என்பதனையும் வற்புறுத்துகிறோம். சொல்லிக் கொடுக்கும்போதும் நூல்களை எழுதும்போதும் திருத்தங்கள் எழும் என்பதில் ஐயம் இல்லை. நூல் எழுதுவோர்க்கு இது காரணமாக உரிமை உண்டு. போராட்டம் இன்றி அன்பு வழியே சென்றால் இடர்ப்பாடு நீங்கும், வெற்றியே காண்போம்.

10. The next major item for the consideration of the College Tamil Committee was the preparation of Text-books in Tamil. The Committee after careful consideration of all the issues involved, decided that it would be better to translate from English to Tamil some of the standard text-books approved by the University of Madras for the various subjects. Most of the standard text-books approved by the University of Madras do not strictly conform to the syllabus prescribed for these various subjects, though they are authoritative books in the field on the subjects. The College Tamil Committee considered that in spite of the said defect of not strictly conforming to the syllabus, it would be better to translate these books because of the literary and topical value and also of their value in shaping the world opinion on the subject. Having decided to translate the standard text-books, the Committee thereafter constituted six text-book selection sub-committees with the Chairman of the Boards of Studies of the University of Madras as one of the members and selected a list of 51 books to be translated. The Committee considered the various methods of publication and the connected problems. The various issues connected with the publication are enumerated below :—

(1) Getting the permission of the original authors and publishers (who happened to be mostly foreigners) to translate their books.

(2) Payment of remuneration for authors, who translated into Tamil the standard text-books—payment being made either by the private publisher or by the Government.

[22nd March 1960

(3) The selection of private publishers to print the translated Tamil books or the Government themselves printing them.

(4) The question of Government themselves publishing the translated text-books.

(5) Payment of royalty to the translating authors by the private publisher or by the Government.

(6) The outright purchase of copy-right for the Tamil editions from the translators either by the private publishers or by the Government.

(7) The pricing of the various books by the private publishers or by the Government.

(8) The profit margin for the publishers of Tamil editoins.

11. After considering all the above issues, the College Tamil Committee suggested that it would be appropriate that Government should come forward to publish books at their own cost. In regard to this suggestion of the College Tamil Committee, the Government issued orders, stating that the Government considered that it would be advisable to entrust the work of publishing the Tamil books to private publishers—vide G.O. Ms. No. 1801, Education, dated 1st September 1959.

12. The College Tamil Committee started negotiations with some of the major firms of private publishers in the Madras City on 23rd July 1959. Copies of lists of books for which the private publishers were themselves publishers or were agents were distributed to the four major publishers, viz., Messrs. Orient Longmans Company, Limited, Macmillan and Company, Limited, Oxford University Press, and Higginbothams (Private), Limited. Oxford University Press was concerned with eight books out of the total number of 51 books selected by the College Tamil Committee for translation. Macmillan and Company, Limited, was concerned with eight other books and the Orient Longmans and Company, Limited, and Higginbothams (Private), Limited, were concerned with five and three books, respectively. The first three firms who are regular publishers of books tentatively agreed to publish the translations of their books after discussing the various issues enumerated in paragraph 10 above. The negotiations with the above four firms and other private publishers were dragging on until the end of January 1960. The main difficulty in settling the issues was that most of the authors and most of the publishers of English Standard books were foreigners having their headquarters either in England or in U.S.A. Another difficulty in the way was that the number of copies to be sold (being restricted to the Madras State alone) would be comparatively small. Consent for four books alone were received from the foreign authors and publishers. The inordinate delay in securing the permission from the authors and publishers to translate their books raised further problems as the target date of July 1960 is fast approaching.

22nd March 1960]

13. For deciding the best person to translate a book, the College Tamil Committee initiated a scheme of Open Competition by calling for Tamil translated scripts in respect of given specimen passages from each book—Vide Notification printed on pages 9–13 infra. The scripts received totalling 130 were evaluated by about five experts. This process was initiated in the hope that the permission from foreign authors and publishers would be received in time. This was not to be. Permission was secured in respect of four books only, as already stated in paragraph 12 above and the negotiation in respect of other books was discontinued.

14. In view of the unsatisfactory result in the attempt to translate standard English books and in view of the fact that a large number of books had to be got ready for the various subjects before June 1960, the Committee decided to commission about twelve outstanding educationists to write books on the various major subjects. About six of the experts chosen are Professors or Readers of the University of Madras and they have started writing the books with the permission of the University authorities. All the experts commissioned agreed to give their original manuscripts to the College Tamil Committee before the end of February 1960. The scripts received from the experts have been passed on to about 12 publishers selected by the College Tamil Committee for publishing these books. The work of printing books is in progress.

15. In respect of Minor subjects, namely, Physics, General Chemistry, Astronomy, Statistics and Biology, the selection of the best persons to write books on these subjects was chosen by means of Open Competition in which the competing authors were asked to write treatises on certain specified topics. The scripts received were evaluated by about five outstanding educationists on the subjects. Five persons who have been finally selected by the Judges have been entrusted with the work of writing books. They have also started writing books.

16. As the University of Madras is insisting on a number of Tamil books on each subject, the College Tamil Committee formulated a prize scheme for about 20 subjects. Some books are expected to be ready under this scheme by about September 1960.

Reverting to the subject of Tamil Development and Research Council, the following Committees have been constituted on the recommendations of the said Council :—

(1) Committee for Research and Production of Literature for Children and Adults—This Committee has met thrice and has formulated certain schemes.

(2) Committee for Epigraphical and Archæological Study and Co-ordinated Tamil Development—This Committee has met once.

(3) Committee for the study and promotion of Folklore, Folk-dances and Riddles—This Committee has met once.

(4) Committee for the preparation of Tamil Dictionary on Historical Principles—This Committee has submitted a scheme and it is under consideration.

[22nd March 1960

APPENDIX.

COLLEGE TAMIL COMMITTEE.

Notification calling for specimen translation to choose authors by competition for translation of standard text-books for main subjects and writing up of text-books for minor subjects for Tamil medium of instruction in colleges.

1. The Government of Madras having decided to adopt Tamil as the medium of instruction in the reorganized three-year B.A. degree courses in Colleges, and having chosen the Government Arts College, Coimbatore, as the Pilot College for the introduction of Tamil medium in the Humanities and Science minor subjects of the reorganized three-year B.A. degree courses certain standard text-books in each subject have to be translated into Tamil and certain books for minor subjects have to be prepared according to the syllabus.

2. It is proposed to choose competent authors for the translation or writing, as the case may be, of these books by Open Competition.

3. Any person who has had teaching experience in any recognized college or recognized University, is eligible to compete. He should have had teaching experience of at least two years in the subject in respect of which he is competing. Government servants with necessary qualifications are also eligible to compete.

4. A certificate from the Principal of the College, in which he served or is serving, giving his service and the subjects he handled or is handling, should be submitted along with the script.

5. His name should not appear in the script and his identity should not be revealed anywhere in the course of the script. But a covering letter may be sent along with each script.

6. The passages to be translated from text-books on the major subjects and the articles to be written in each minor subject are indicated in the Annexure. In the case of minor subjects, the standard of treatment of the subject-mater should be in conformity with the standard and syllabus prescribed by the University of Madras.

7. The script should be legibly written with not more than 25 lines to each foolscap page. The script should be written only on one side of the paper. Two copies of such script should be submitted. Illustrations, if any, should be indicated in rough drawing, wherever possible.

8. At the request of the author, a glossory of technical terms necessary for the translation of the passage for specimen translation will be sent.

9. The script of the article or specimen translation shall be sent to the Secretary, College Tamil Committee and Madras State Tamil Development and Research Council, Education and Public Health Department, Fort St. George, Madras-9, by registered post, so as to reach him on or before 15th October 1959.

10. The author of the best translation in each major subject will be selected and entrusted with the task of translating the standard text-book in that subject and the author of the best article in each minor

subject will be selected and entrusted with the task of writing the text-book on the subject. The decision of the College Tamil Committee in respect of the selection of authors shall be final.

11. The College Tamil Committee may, if it thinks fit, reject the final translation or the text-book of a selected author, or direct him to modify it or recast it in such manner, as it considers necessary. The College Tamil Committee's decision in this regard shall be final.

12. The selected authors should agree to abide by the conditions to be stipulated by the College Tamil Committee. The work of preparation of the translation or writing up of text-books should be completed by the 15th February 1960. The selected authors should report the progress of their work on the first of every month to the College Tamil Committee.

13. Suitable remuneration will be paid to the author of each selected translation or text-book on satisfactory completion of the work. The amount will vary from Rs. 750 to Rs. 2,000, depending upon the subject and will be determined by the College Tamil Committee subject to the approval of the Government of Madras.

ANNEXURE.

Topics for specimen articles to be written in minor subjects.

Physics.—' Nuclear Energy and its uses '—3,000 words in 20 foolscap pages.

Reference books.—1. Oxford Junior Encyclopædia—Volumes III, VIII and IX.

2. Books of Popular Science (Grolier Society, New York), 10 volumes.

3. A. M. Low: Science and Industry.

4. Prof. Peierles: Laws of Nature.

5. Odhams Press: Modern Science (Illustrated).

General Chemistry.—' Coal tar and its important products '—3,000 words in 20 foolscap pages.

Reference books.—1. Science Looks Ahead—By Prof. A. M. Low.

2. World Book Encyclopædia.

Astronomy.—' Sun and his family of planets '—3,000 words in 20 foolscap pages.

Reference books.—1. Astronomy—Smart.

Astronomy—Godfrey.

Statistics.—' Sampling '—3,000 words in 20 foolscap pages.

Reference books.—1. L. H. C. Tippet—Statistics.

2. Moroney—Facts from figures.

Biology.—' Development of evolutionary concept '—3,000 words in 20 foolscap pages.

Reference book.—Nil.

Geography.—1. Effects of an Atmosphere on Insolation—3,000 words in 20 foolscap pages.

2. Tropical disturbances—3,000 words in 20 foolscap pages.

Reference book.—An Introduction to Climate—by Glenn T. Trewartha.

3. The Waters of the Ocean—Temperature—3,000 words in 20 foolscap pages.

Reference book.—The Ocean—by Murray.

European Philosophy.—1. ' No Innate Ideas '—3,000 words in 20 foolscap pages.

2. ' How are Necessary Judgments Possible '—3,000 words in 20 foolscap pages.

Reference book.—Students History of Philosophy—by Rogers
Pages 384–388—by Kant.
Pages 296–300—by Locke.

Passages for Specimen Translations of books for Main Subjects.

Geography (*nine books*)—1. *Book* : ' Climatology '—by W. G. Kandrew.

Specimen translations: Chapter VIII—pages 68–74.
Chapter XXXVI—pages 335-341.

2. *Book:* Maps: Topographical and Statistical—by T. W. Birch.

Specimen translation.—Chapter XXIII—pages 162–173.

3. *Book*: Introduction to Human Geography—by D. C. Money.

Specimen translations.—Chapter IV.—Pages 32–37.
Chapter IX—pages 197–202.

4. *Book:* Physical Geography—by Lake.

Specimen translations.—Chapter VII—Part I—pages 92–97.
Chapter II—Part III—pages 248–254.

5. *Book:* Physical Geography and Geology—by L. Dudley Stamp

Specimen translations.—Chapter II—pages 5–12.
Chapter III—pages 13–20.

6. *Book:* A Systematic Geography of World Relations—by M. S. Willis.

Specimen translation.—Chapter VI—pages 169–178.

7. *Book*: Introduction to Mateorology—by Petterson.
Specimen translation.—Chapter VIII—pages 123–133.

TAMIL NADU LEGISLATIVE ASSEMBLY
TRUTH ALONE TRIUMPHS

22nd March 1960]

Geography (nine books)—*cont.*

8. *Book:* Modern Economic Geography—by S. C. Bose.

Specimen translation.—Chapter X—pages 114–124.

9. *Book:* Human Geography (Abridged edition)—by J. Brunhes.

Specimen translation.—Pages 63 to 68 (Geographical localization of human establishment)—pages 195–199 (Human Geography and Regional Geography).

Psychology (seven books)—

1. *Book:* Elementary Experiments in Psychology—by Kuppuswamy.

Specimen translation.—Pages 7–12 and 95–98.

2. *Book:* Psychology of Insanity—by Hart.

Specimen translation.—Last ten pages.

3. *Book:* General Psychology—by G. D. Boaz.

Specimen translation.—Pages 48–53 and 379–384.

4. *Book:* Child Psychology—by Arthur T. Jersild.

Specimen translation.—Pages 19–24 and 321–325.

5. *Book:* Psychology of Adolescense—by Garrison.

Specimen translation.—Pages 8–13 and 455–459

6. *Book:* Social Psychology—by Akolkar.

Specimen translation—pages 53–57 and 132–136.

7. *Book:* An Outline of Abnormal Psychology—by Gardner Murphy and J. Bachrach.

Specimen translation—pages 71–76 and 394–399.

History (three books)—

1. *Book:* History of England—by Feiling.

Specimen translation.—Chapter on James I.

2. *Book:* History of Europe—by Grant.

Specimen translation.—Chapter I of Part III—Italian Wars.

3. *Book:* Constitutional History of England—by George Burton Adams.

Specimen translation.—Chapter XI—pages 1–8 (Parliament *v.* the King).

Politics (five books)—

1. *Book:* An Introduction to Politics—by R. H. Soltan.

Specimen translation.—Chapter V—the first 10 pages.

2. *Book:* Modern Political Constitution—by C. F. Strong.

Specimen translation.—Chapter II—the first 10 pages.

3. *Book:* International Politics—by Frederick L. Schuman.

Specimen translation.—Chapter on Diplomacy, old and new—the first 10 pages.

[22nd March 1960

Politics* (five books)—*cont.

4. *Book:* Public Administration—by M. Ruthnaswamy.

Specimen translation.—Chapter III—the first 10 pages.

5. *Book:* State and Government in Ancient India—by Altekar.

Specimen translation.—Last Chapter—the first 10 pages.

Economics (seven books)—

1. *Book:* Elements of Modern Economics—by Albert L. Meyers.

Specimen translation.—Chapter XXV—pages 407—419.

2. *Book:* An outline of money—by Geogrey Crowther.

Specimen translation.—Pages 244–253 and Appendix on Forward exchanges.

3. *Book:* Introduction to Economics—by Cairncross.

Specimen translation.—Chapter XXVII—pages 412–426.

4. *Book:* The Social Framework—by J. R. Hicks.

Specimen translation.—Pages 110–129.

5. *Book:* Modern Banking—new Edition—by R. S. Sayers.

Specimen translation—pages 187–198.

6. *Book:* Our Economic Problems—by P. K. Wadia and K. T. Merchant.

Specimen translation—pages 621–647.

7. *Book:* Economic History of England—by Southgate.

Specimen translation.—Chapter on Coal, Iron and Engineering.

Commerce—

Book: Fundamentals of Business Organization—(1957 Edition)—by B. V. Narayanaswami Nayudu and Hemendra Kumar Dutta.

Specimen translation.—Chapter XI—pages 190–205.

G. R. DAMODARAN,

Chairman, College Tamil Committee.

APPENDIX IV.

[Vide answer to starred question No. 505 asked by Sri V. K. Ramaswamy Mudaliyar (on behalf of Sri K. Sattanatha Karayalar) at the meeting of the Legislative Assembly held on 22nd March 1960, page 202 supra.]

Statement showing details of foreign aid received under the Colombo Plan, including Canadian aid.

Name of Department. (1)	*Number of Officers deputed for training.* (2)	*Name of the Country in which trained.* (3)	*Subject in which trained.* (4)	*Period of training.* (5)
		I. TRAINING FACILITIES.		
1 Labour Department—				
(a) Labour Section	2 (Personal Assistant to Commissioner and Labour Officer Grade-I)	United Kingdom	Labour Administration ..	One for 4 months and the other for 6 months.
(b) Factories Section	2 (Inspector of Factories and Chief Inspector of Factories.)	Do.	Factory Inspection	5¼ months each.
2 Forest Department	1 (Assistant Conservator of Forests).	Canada	Forest management and wild life preservation.	6 months from 2nd April 1960.
3 Madras Dairy and Milk Project Department.	1 (Special Officer for milk)	United Kingdom	Collection, Processing and distribution of milk.	1 year training commenced in May 1959.
4 Medical Department	5 (Medical Officers)	Do.	(i) Pathology (ii) Forensic Medicine .. (iii) Anasthesiology .. (iv) Respiratory Diseases .. (v) Dermatology	10 months. 1year. 2 years. 1 year. 1 year.
	2 (Medical Officers)	Canada	(i) Cardiology (ii) Paediatrict Surgery ..	2 years. 1 year.
5 Corporation of Madras ..	1 Medical Officer)	London, United Kingdom ..	T. B. Control	From 16th April 1957 to 1st January 1958.
	1 (Ward Sister)	Sydney, Australia	Nursing Administration ..	About 1 year and 1 month, 18th January 1957 to 22nd February 1958.

TAMIL NADU LEGISLATIVE ASSEMBLY
TRUTH ALONE TRIUMPHS

1. TRAINING FACILITIES—*cont.*

Name of Department. (1)	*Number of Officers deputed for training.* (2)	*Name of the Country in which trained.* (3)	*Subject in which trained.* (4)	*Period of training.* (5)
6 Fisheries Department ..	1 (Superintendent, Fisheries Technological Station Tuticorin).	Canada	Fish processing	8 months.
	1 (Assistant Director of Fisheries, Marine Biology Madras.)	Japan	Off-shore fisheries	5 months.
	1 (Hydrologist, Bhavanisagar) ..	Do.	Marine food processing ..	5 months.
	1 (Deputy Director of Fisheries (Inland) Madras).	Do.	Observation tour of Fisheries of Japan.	1 month.
7 Education Department ..	1 (Assistant Professor of Presidency College).	United Kingdom	Botany	2 years.
8 Boiler Department	1 (Chief Inspector of Boilers) ..	Do.	Boiler Technology	6 months.
9 Agriculture Department ..	1 (Reader in Plant Pathology) ..	Do.	Plant Pathology and Plant Protection.	1 year.
10 Co-operative Department ..	1 (Deputy Registrar of Co-operative Societies.)	Canada	Study tour in Co-oprrative Extension and Marketing.	7 months.

2. EXPERTS.

Name of department. (1)	*Name of scheme.* (2)	*Details of experts.* (3)	*Purpose for which obtained.* (4)
1. Madras Dairy and Milk Projects Department.	Madras Dairy and Milk Project.	Services of two experts (a Dairy Engineer and a Dairy Technologist) are proposed to be obtained.	For training the techinical personnel that will be employed on the scheme.

3. EQUIPMENTS.

Name of department. (1)	*Name of scheme.* (2)	*Details of Equipments.* (3)	*Value of equipments.* (4)	*Remarks.* (5)
1. Electricity Board ..	Kundha Project.	Equipment received upto end of September 1959, (A total quantity of Rs. 934 lakhs worth equipment is expected to be received by the end of the current year 1959–60.)	Rs. 679·80	The Canadian Government have agreed to offer aid to the tune of 20 million dollars, i. e., for the Kundha Projects. The value of equipment received so far is indicated in column (4).

TAMIL NADU LEGISLATIVE ASSEMBLY
TRUTH ALONE TRIUMPHS

adras Dairy and milk Projects Department.	Madras Dairy and Milk Project.	Financial aid by the Government of New Zæland for purchase of plant and machinery for setting up of a dairy for processing of milk.	£. 2,15,000	The aid will be received in the shape of money.
3. Board of Revenue ..	Rural Watter-supply and Sanitation.	1. Jeep Willys—6 Numbers. .. 2. Willys Trucks—4 Numbers. .. 3. Dodge Trucks—3 Numbers. .. 4. Medium Rotary rigs—1 Number .. 5. Percussion type rigs—1 Number .. 6. Light Rotary rigs—2 Numbers .. 7. Portable air compressors—2 Numbers 8. Centrifugal pumps—10 Numbers .. 9. Hand pumps—25 Numbers .. 10. Engineering kits—6 Numbers .. 11. Drafting kits—6 Numbers .. 12. Air compressors—2 Numbers .. 13. Pipes—61620 R. Ft. ..	Rs. 9·57 lakhs.	..
4. Education department.		The new International Mobile Cinema van along with the trailermounted generator given by the Australian Government.	Rs. 0·60 lakhs (Approximate).	..
5. Animal Husbandary department.	Key village scheme	1. Sterlity treatment outfit—12 .. 2. Biothermas—10 .. 3. Vaginascope—10 .. 4. Balance with weight boxes—6 .. 5. Hæmocytometer—3 .. 6. Mycroscops—5 ..	Not known.	Supplied by Government of India (received from New Zæland under Colombo Plan).

TRUTH ALONE TRIUMPHS

தமிழ்நாடு சட்டமன்றப் பேரவை
TAMIL NADU LEGISLATIVE ASSEMBLY
வாய்மையே வெல்லும்
TRUTH ALONE TRIUMPHS

LIBRARY
30 MAR 1963
LEGISLATURE, MADRAS